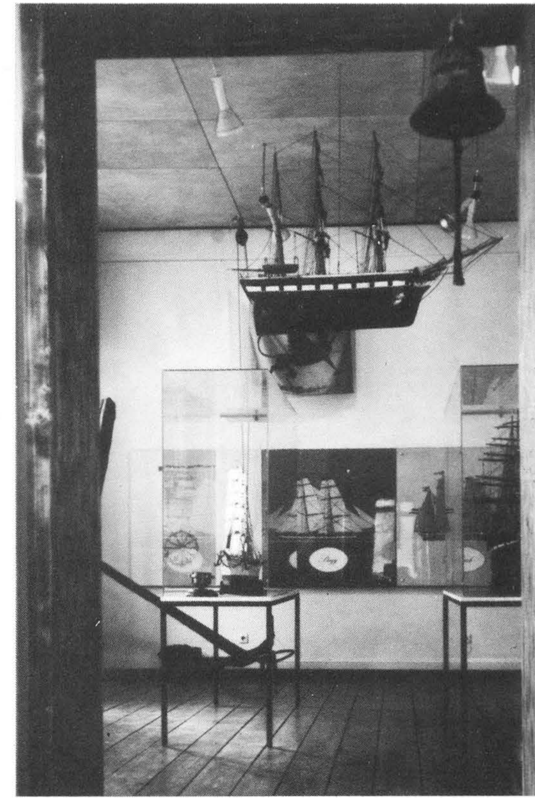
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport · 20. Jahrgang · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M







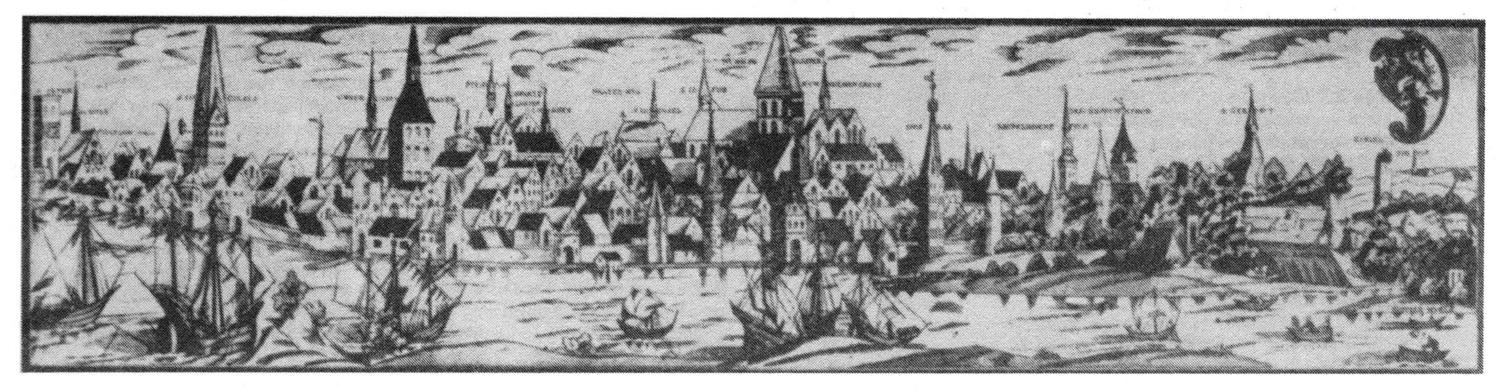
Für Schatzsucher











Rostock um 1560. Holzschnitt von Hanns Weigel

Was mag wohl die Unmengen von Urlaubern jährlich in den Ostseebezirk locken? Sind es das Meer, die Luft, die Landschaft und der Anblick ein- und ausfahrender Schiffe, der bei den Betrachtern wieder einen Kindheitstraum in Erinnerung bringt? Ganz sicher ist es das der Küste eigene, unverwechselbare Fluidum, das Tausende von Menschen immer aufs neue in seinen Bann zieht. Ein Modellbauer weiß jedoch auf Anhieb, weshalb er gerade hier seinen Urlaub verbringen möchte: Er begibt sich an der Ostsee langem Strande auf Schatzsuche. Nein, nicht die Suche nach Bernstein ist gemeint. Die Schätze sind anderer Art: Große Vorbilder in Form schöner Schiffe sind hier zu sehen, Detailstudien lassen sich direkt am Objekt betreiben, zahlreiche Museen geben Auskünfte über die Entwicklung der Schiffahrt, in manchem Heimatmuseum verbergen sich Schiffsmodelle und Kapitänsbilder, Gerätschaften alter Segelschiffe. Kostbarkeiten also! Kein Wunder, daß an der Ostseeküste unseres Landes viele Modellbauer zu Hause sind, doch nicht nur Schiffsmodell-, nein, auch Flug- und Automodellbauenthusiasten. Den Modellsportlern unserer Organisation galt das Interesse. mbh wollte wissen, womit sie sich im 40. Jahr unserer Republik beschäftigen, welche neuen Aufgaben sie sich nach dem VIII. Kongreß der GST gestellt haben. Sicher interessiert das auch die vielen Leser, die selbst in einer GST-Modellsportsektion unseres Landes tätig sind. Und noch eins möchten wir: Anregungen für Exkursionen geben und vielleicht auch den Weg in eine Modellsportsektion des Bezirkes zeigen, denn es könnte ja auch mal regnen im Urlaub! Oder?

AUF SCHATZSUCHE

kann man im Ostseebezirk an zahlreichen Orten gehen. Eine kleine Auswahl der Museen, die für die Modellbauer eine wahre Fundgrube bilden, zeigt unsere zweite Umschlagseite. Das Schiffbaumuseum im Traditionsschiff Typ „Frieden" hat Zuwachs erhalten: den aus dem 19. Jahrhundert stammenden Schwimmkran „Langer Heinrich" (siehe mbh 12'88), den wenig jüngeren Dampfschlepper „Saturn", eine mehr als hundert Jahre alte Slipanlage, das Ankerspill eines Windjammers, einen Holzkutter von 1948 sowie den Seezeichenlehrpfad des Seehydrographischen Dienstes (Bilder unten). Das Warnemünder Heimatmuseum in der Theodor-Körner-Straße 31 widerspiegelt das Leben in einem historischen Fischerdorf mit Kapitänsbildern und Modellen. Einen Einblick in die Entwicklung der Schiffahrt gibt das Rostocker Schiffahrtsmuseum (Bilder oben). Weitere Fundgruben für den Modellbauer sind das Mönchguter Museum in Göhren, das Darß-Museum in Prerow, das Bernsteinmuseum in Ribnitz-Damgarten (Bild Mitte links), die Gedenkstätte der revolutionären Matrosen in Rostock, das Meeresmuseum in Stralsund, das Stadtgeschichtliche Museum in Wismar sowie das Heimathaus in Zingst.

Vom Ostseestrand fürs Binnenland

Von einem der unterentwickeltsten Gebiete Deutschlands, in dem bis 1918 noch feudale Verhältnisse und Leibeigenschaft regierten und jeder politische und soziale Fortschritt gehemmt wurde, entwickelte sich der heutige Bezirk Rostock unter der Arbeiter-und-Bauern-Macht zu einem modernen Industriebezirk mit einer leistungsstarken sozialistischen Landwirtschaft. Folgende wichtige Industriebereiche sind hier angesiedelt und stärken mit ihren Erzeugnissen unsere sozialistische DDR:

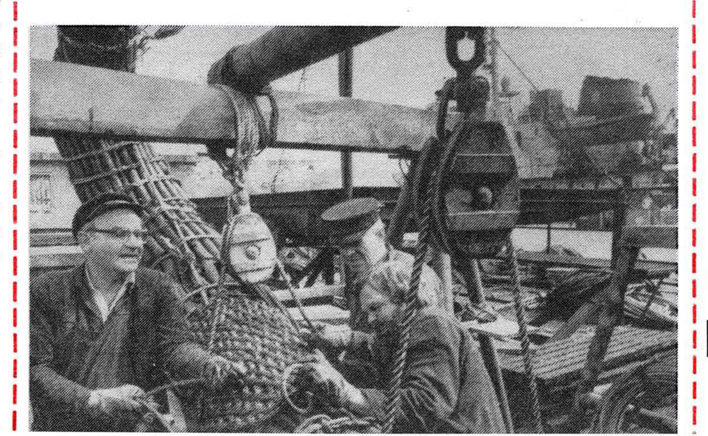
Warnowwerft Rostock-Warnemünde: Neben zahlreichen Schiffsumbauten und Spezialfahrzeugen der Schiffahrt werden hier Stückgut-, Massengut- und Containerfrachter sowie Schiffstypen, die sich durch einen hohen Automatisierungsgrad auszeichnen, gebaut.

Mathias-Thesen-Werft Wismar: Moderne Großwerft mit etwa 6800 Beschäftigten. Hier entstehen Serien von Binnen- und Seefahrgastschiffen, Expeditionsschiffe, Fang- und Gefrierschiffe, daneben Schwimmdocks, Tanker und Schwimmkräne. Moderne Kühlschiffe und Eisenbahngüterfähren gehören zum Neubauprogramm der Werft, auch Schiffsreparaturen und Umbauarbeiten werden hier ausgeführt.

Schiffswerft „Neptun" Rostock: Zum Bauprogramm gehören Frachtschiffe, wie Containerschiffe, Mehrzweckfrachter sowie Spezialschiffe, wie See-Eimer-Kettenbagger.

Volkswerft Stralsund: Unter anderem werden Fabriktrawler des Typs „Atlantik 488" gebaut. Damit erwarb sich die Werft internationales Ansehen.

Die Fischkombinate in Rostock-Marienehe und Saßnitz verarbeiten Fische aus der Ost- und Nordsee und den Weltmeeren zu schmackhaften Konserven. Betriebe des Bauwesens, der Textilindustrie und des Dieselmotorenbaues entstanden. Bedeutend für die gesamte DDR sind die Kreideindustrie auf Rügen, die Erdölförderung bei Grimmen, der VEB Ostseeschmuck in Ribnitz-Damgarten und viele andere Industriebetriebe. Größter seewärtiger Umschlagplatz der DDR ist der Überseehafen Rostock, auch Wismar und Stralsund sind wichtige Hafenstädte unseres Landes.



Wo de Ostseewellen ...

Wo de Ostseewellen
trecken
an den Strand,
wo de gele Ginster blengt
in 'n Dünensand,
wo de Möven schriegen
grell in't Stromgebrus,
da is mine Heimat,
da bün ick to Hus.

(Populärstes Heimatlied der „Fischköppe")

Schiffsankünfte in Rostock

(Monatsauszug)

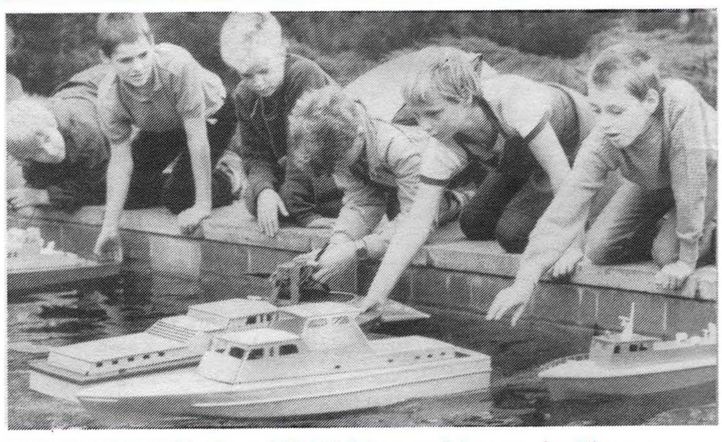
Angola 2, BRD 14, Dänemark 4, DDR 101, Finnland 3, Frankreich 1, Griechenland 10, Großbritannien 1, Indien 4, Italien 1, Island 1, Japan 2, Jugoslawien 1, Kuba 2, Liberia 3, Niederlande 5, Norwegen 2, Österreich 1, Panama 2, Polen 6, Schweden 22, Spanien 2, Singapur 2, Sowjetunion 88, Uruguay 1, Vietnam 1, Zypern 3.

Schon gehört

- von der legendären Vicke-Schorler-Rolle, einer kulturhistorischen Rarität, die vor vierhundert Jahren geschaffen wurde? Dieses stadtgeschichtliche Dokument ersten Ranges umfaßt 127 Zeichnungen, die sich zu einem 18,68 Meter langen und 60 Zentimeter hohen Fries zusammensetzen und einen präzisen Eindruck vom Rostock der ausgehenden Hansezeit vermitteln (1988 im Hinstorff Verlag veröffentlicht).
- vom „Balkon zur Warnow"? So wird das Terrain zwischen der Stadt Rostock und dem Warnowufer genannt. Nördlich der Langen Straße entstand hier ein neues Beispiel Rostocker Baukunst, das in neuer Schönheit errichtete Hafenviertel.
- vom „Bootsläufer"? Das ist keine Auslegware für Schiffe, sondern es handelt sich hier um Taue für Rettungsboote.
- von Stephan Jantzen? Er ist der wohl bekannteste Warnemünder. Der legendäre Lotsenkommandeur rettete während seiner Amtszeit (1866 bis 1903) vierundneunzig Menschen aus Seenot. Noch heute legen Warnemünder Einwohner Blumen vor die Erinnerungstafel an der ehemaligen Lotsenstation.
- vom Kielschwein? Es ist kein Maskottchen der Seeleute, sondern die Fachbezeichnung für die Verstärkung des Kielbalkens.
- vom Rügendamm? Er wurde erbaut von 1930 bis 1936 und war seinerzeit die größte geschweißte Brückenkonstruktion der Welt.
- von den höchstgelegenen Aussichtspunkten an der Ostseeküste? Es sind in Reihenfolge: Piekberg (Rügen) 161 m, Diedrichshäger Berg (Kühlung) 128 m, Königstuhl 119 m, Ernst-Moritz-Arndt-Turm bei Bergen (Rügen) 116 m, Iserberg bei Grevesmühlen 113 m, Turm des Greifswalder Domes 99 m, Turm der Marienkirche Stralsund 81 m.



„Silberhochzeit" feierten die GST-Modellsportler und der Wettkampfort Satow.
Ein Mekka des Schiffsmodellsports war einst dieser Ort südwestlich von Rostock. 120 bis 150 GST-Schiffsmodellsportler zog es republikweit im Mai jedes Jahres zum Satower See. Satow war insbesondere ein Treffpunkt der „Vorbildgetreuen".
Heute sind neben Rennbooten in der Mehrzahl zahlreiche Schülermodelle zu sehen.
25 Jahre Schiffsmodell-Wettkampf in Satow – diese Tradition gibt es auf keiner anderen Wettkampfstätte in der DDR. Drei Namen stehen stellvertretend für viele ausgezeichnete Organisatoren: Wettkampfleiter Eberhard Stoffer, Hauptschiedsrichter Günther Roggenthin sowie als Aktiver und Schiedsrichter Manfred Bleck.



MODELLBAUOASE: Etwa 140 Mädchen und Jungen der Klassen vier bis zehn verbringen einen Teil ihrer Freizeit im Modellbauzentrum Lütten Klein, das dem Rostocker „Haus der Jungen Pioniere" angeschlossen ist. 16 Arbeitsgemeinschaften gibt es hier, in denen auch Flug- und Automodelle gebaut werden



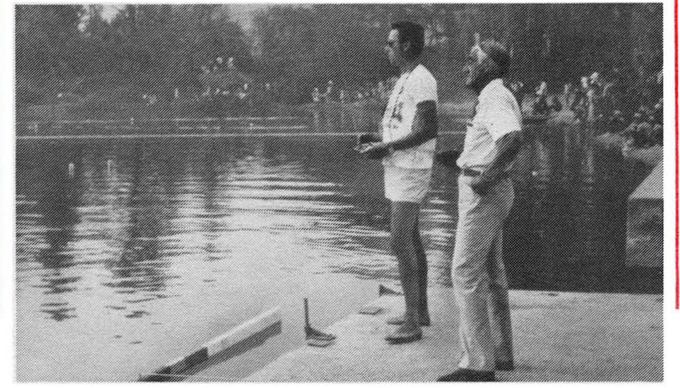
Aller Anfang ist schwer, seggt dei Deiw un stählt tauierst 'nen Amboß.

›Guck mal hier 'rein!‹

Was sich eine Tessiner GST-Sektion zum 40. vorgenommen hat

Ländliche Idylle ringsumher: Sattes Grün mischt sich mit dem kontrastierenden Schwarzweiß weidender Kühe und dem schon verblichenen Rot der angrenzenden Häuser des Städtchens. Mittendrin eine große steinerne Baracke, nüchtern und kahl von außen, geräumig und paradiesisch von innen. Um das Geheimnis zu lüften: Die Baracke steht in Tessin, einer Kleinstadt, rund 25 Kilometer von Rostock entfernt und ist seit 1984 das „Haus der Ausbildung" für die GST-GO „Willi Schröder" des Ortes. Damit verbesserten sich auch die Arbeitsbedingungen für die Mitglieder der Sektion Schiffsmodellsport der GST-GO. Heute verfügen die zwölf Sektionsmitglieder über eine große Werkstatt, einen Maschinenraum und einen noch im Bau befindlichen Spritzraum. Der Versammlungs- und Klubraum wird von allen Sektionen der GO genutzt. Sektionsleiter Manfred Gehring und AG-Leiter Bernd Vogel erzählen von den vielen Stunden freiwilliger Arbeit der Modellsportler beim Einrichten der Räume. Und doch sind sie noch nicht fertig: „Guck mal hier 'rein", sagt Bernd Vogel und deutet auf die nächste Tür. Dahinter steht eine festinstallierte fünfspurige Führungsbahn, der Traum jedes Jungen! „Es muß noch allerhand gemacht werden, aber die Rostocker Automodellsportler um Dieter Bursche stehen uns mit Rat und Tat zur Seite, denn unsere Sektion Automodellsport ist erst im Aufbau begriffen", erklärt Manfred Gehring. Bernd Vogel und er erzählen, daß die Sektion im Herbst 1988 gegründet wurde, auf „Drängeln" der Tessiner GST-GO. „Wir wollen Breitenarbeit machen, und eine Führungsbahn zieht alle Kinder in ihren Bann", so die beiden Schiffsmodellsportler. Sie haben auch schon einen Genossen ihrer Einheit, Kurt Schmidt, für die Leitung der Sektion gewonnen. „Die Kinder kommen von allein gelaufen, wenn die Bahn erst funktioniert", meint Manfred Gehring. Im Frühjahr 1989 soll dann alles soweit fertig sein, daß hier die erste Kreismeisterschaft im Automodellsport ausgetragen werden kann. Breitenarbeit, Nachwuchsarbeit, viele für den Modellsport in der GST begeistern – so verstehen die Tessiner Kameraden den vom VIII. Kongreß der GST initiierten Aufruf „breiter, vielfältiger, aktiver".
Auch das ist der Grund, weshalb sich Schiffsmodellsportler mit Leib und Seele für den Aufbau einer Sektion Automodellsport einsetzen. „1990 wird für uns ein besonderes Jahr. Wir werden nämlich dann zum ersten Mal die DDR-Meisterschaft im Automodellsport, Führungsbahnklassen, ausrichten, das steht schon fest", verrät Bernd Vogel stolz. Aber nicht nur eine aktive Sektion Automodellsport aufzubauen, steht in dem Kampfprogramm der Tessiner Schiffsmodellsportler zum 40. Jahrestag der DDR, sie wollen sich endlich ihren lang gehegten Traum von einer eigenen Wettkampfstätte erfüllen. Nach jahrelangem mühevollen Abfahren und Absuchen ihres Heimatbezirkes nach einem geeigneten Gewässer liegt es bald direkt vor der eigenen Haustür: auf der Weide vor der Baracke. Noch ist nichts zu sehen, aber im Frühjahr wollen die Kameraden um Bernd Vogel und Manfred Gehring mit den Arbeiten für ein 40 m × 40 m großes Wasserbecken beginnen, zum 40. Jahrestag unserer Republik soll das Becken übergeben werden.
Alle packen mit an!

AG-Leiter Bernd Vogel ist auch aktiver Wettkämpfer: Hier beim Durchfahren des 12er-Tores mit dem F2-B-Modell



Vielfältiger, breiter, aktiver

Sektion Schiffsmodellsport „Johann Frehse" im „Haus der Pioniere", Wismar: Die Kameraden betreiben eine gute Nachwuchsarbeit mit den Schülern der Arbeitsgemeinschaften. Es geht dabei um eine Entwicklung der Klasse F1 in der Breite mit dem Ziel, den Anschluß an die DDR-Spitze zu erreichen (siehe auch S. 4/5).

Sektion Flugmodellsport der GST-GO „Fiete Schulze" in der Schiffswerft Neptun, Rostock: Die Kameraden leisten im Fesselflug eine erfolgreiche Arbeit mit Schülern. Auch sie legen Wert auf eine möglichst breite Entfaltung dieser Modellsportklasse. Seit Jahren bestimmen sie das Leistungsniveau im Fesselflug der Schülerklassen in der DDR und wollen es natürlich halten.

Sektion Schiffsmodellsport der GST-GO „Fiete Schulze" in der Schiffswerft Neptun, Rostock: Die Modellsportler dieser Sektion richten seit einigen Jahren den beliebten Wettkampf um den Störtebeckerpokal im Modellsegeln aus. Gleiche Fortschritte wollen sie in der FSR-Klasse erzielen.

Sektion Schiffsmodellsport, Trinwillershagen: Die Sektion will ihre Mitgliederzahl auf 12 erhöhen. 1989 soll die neuerrichtete Trainings- und Wettkampfstätte in der Gemeinde Kabelsdorf weiter ausgebaut werden.

Sektion Schiffsmodellsport, Tessin: Fertigstellen des Modellbauzentrums im „Haus der Ausbildung", Errichten des Wasserbeckens für die Schiffsmodellsportler – das steht im Wettbewerbsprogramm der Kameraden. Einweihung des Wasserbeckens ist am 40. Geburtstag unserer Republik (siehe auch S. 2).

Sektion Flugmodellsport der GST-GO im Kernkraftwerk „Bruno Leuschner", Greifswald: Die Kameraden bemühen sich, in ihrem Kreis den Flugmodellsport der Klasse F3MS zu entwickeln. Dabei soll besonders der Nachwuchs einbezogen werden. Anschluß an die DDR-Spitze, so heißt das große Ziel.

Sektion Schiffsmodellsport der GST-GO der Peenewerft, Wolgast: Diese Sektion befindet sich in einer Phase der Neubildung.

Sektion Schiffsmodellsport an der „Station Junger Naturforscher und Techniker", Grimmen: Die Kameraden haben sich durch eine gute Nachwuchsarbeit bekanntgemacht. In diesem Jahr soll eine Sektion Modellsegeln gebildet werden.

Sektion Schiffsmodellsport am Modellbaustützpunkt Zarrentin: Im Mittelpunkt der Zarrentiner GST-Modellsportarbeit steht die Vorbereitung der vorwiegend Schüler und Jugendlichen auf die kommende Wettkampfsaison. Bisher wurde kaum ein Wettkampfereignis ausgelassen.

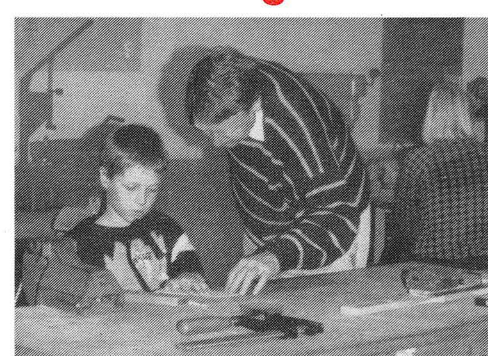
Die hier angeführten GST-Modellsportsektionen sind längst nicht alle im Ostseebezirk. Wer wissen möchte, wo in seinem Heimatkreis eine Modellsportsektion unserer Organisation tätig ist, wende sich bitte an den GST-Bezirksvorstand in Rostock, Stephanstr. 17.



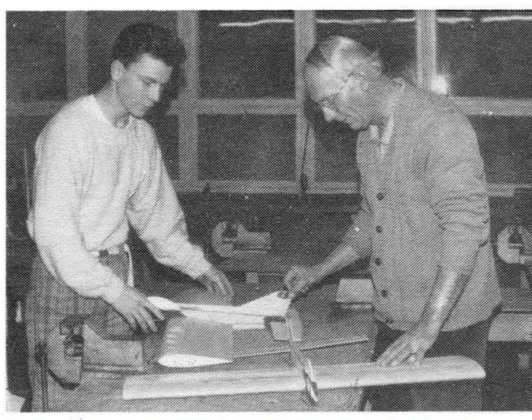
SEHmann in der Kogge

Mit Koggen haben die Rostocker schon vor mehr als 700 Jahren zu tun gehabt. Mit einer echten Kogge in See zu stechen, wäre sicher ein reizvolles Abenteuer. Da dies nur eine Wunschvorstellung bleibt, tröstet der Ausblick, als SEHmann in der „Kogge" anzuheuern. Die Hafenkneipe in der Wokrenter Straße/Ecke Strandstraße ist eine Stätte zum Wohlfühlen und Träumen. Vorwiegend Kapitäne haben hier einst verkehrt, ihr Erbe wird sorgfältig gepflegt. Das gediegene Mobiliar wurde von Seefahrern ergänzt: Die fast anderthalb Meter lange prächtige Bark über der Theke baute ein schwedischer Kapitän, als seine Landsleute sich im Dreißigjährigen Krieg auf deutschem Boden herumschlugen. Zusammen mit einem Dutzend weiterer Schiffsmodelle erinnert sie an die Zeit der Windjammer. Originalsteuerruder, Enterhaken, Knotenkollektionen, Tauwerk zum Festmachen, Rettungsringe, Sägefisch, Riesenhummer, zartes Porzellan, eine Schiffsglocke, für die es ein eigenes Hausrecht gibt, all das vervollständigt die Einrichtung. Kann man schon nicht Seemann sein –, ein SEHmann zu sein und gemütlich Grog zu trinken, lohnt hier immer!

Im Sommer gilt es



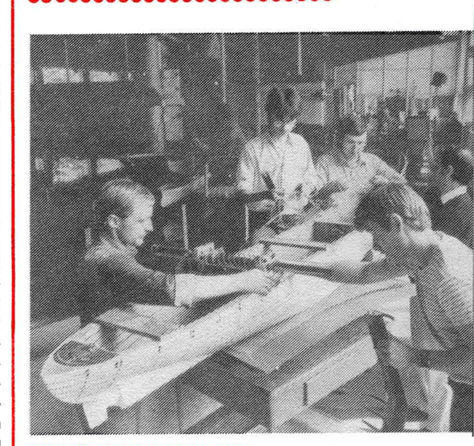
Christian Reyer ist seit zehn Jahren für den Nachwuchs zuständig, erst in der Klasse F1 dann in der F2. Der 10jährige Martin Kühn befolgt genau die Anweisungen



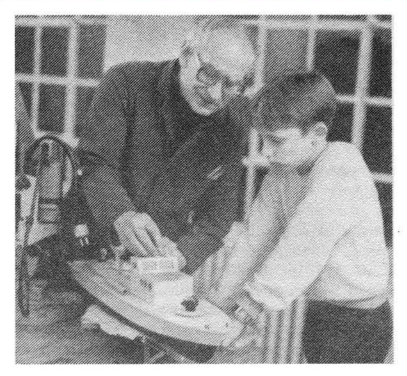
Marian Siebert, DDR-Meister 1988 in der Klasse F4B-V/Jun., ist in dieser Sektion groß geworden. Unterstützung erhält er nun von AG-Leiter Dietmar Girod

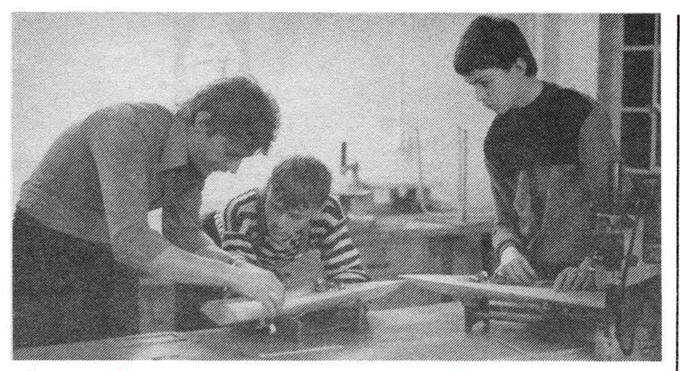
Frost, Schnee und Flockenwirbel – Winterzeit. Viele Kinder zieht sie hinaus auf die Rodelberge und Eisbahnen. Anderen Kindern weisen hellerleuchtete Fenster einer Schule in Rostock-Lichtenhagen den Weg, und zwar zur Arbeitsgemeinschaft. Diese Schüler zieht es magisch in den Werkraum der 57. Oberschule „Josef Schares". Seit vier Jahren treffen sich die Zehn- bis Vierzehnjährigen jeden Dienstag, um Fesselflugmodelle zu bauen, zu reparieren oder auch mal nur unter Gleichgesinnten zu sein. Anleitung, Hilfe und Tips erhalten sie von Christian Reyer, einem gestandenen GST-Flugmodellsportler. Er leitet seit zehn Jahren umsichtig diese „Nachwuchsschmiede" der Modellsportler. Es ist eine sektionseigene, und zwar für die Senioren der GST-GO „Fiete Schulze" in der Neptunwerft Rostock. Anfangs, 1978, bauten die Schüler Freiflugmodelle, aber seit vier Jahren bauen sie nur noch leinengesteuerte Modelle. Für den Wechsel gibt es gute Gründe: Die Rostocker Modellsportler wollten helfen, das Nachwuchsproblem in der Klasse F2 zu lösen. In der Republik gab es weder attraktive Wettkämpfe noch ein reges sportliches Geschehen in der Klasse F2 überhaupt. Im Augenblick verbringen sieben Jungen einen Teil ihrer Freizeit hier. Sie beschäftigen sich hauptsächlich mit Modellen der Klassen F2B-S sowie F4B-V-S. Dienstags ist, wie schon gesagt, Treff in der Schule. Jeden zweiten Sonnabend im Monat wird in der GST-Werkstatt gebaut. Dort stehen spezielle Maschinen und Werkzeuge für Präzisionsarbeiten zur Verfügung. Wenn das Wetter es erlaubt, wird auch geflogen, und zwar auf „Hilfspisten" beispielsweise im Barnsdorfer Wald oder auf einem Parkplatz. Trotz dieser ungünstigen Trainingsbedingungen verblüffen die guten Plazierungen bei DDR-Meisterschaften. Namen wie Jens Alwart, Jens Seidenkranz sind in den Ergebnislisten vorn zu finden. Den größten Erfolg für sich und die Sektion erreichte Marian Siebert 1988 mit dem Gewinn des Titels in der Klasse F4B-V/Jun.

Frost, Schnee und Flockenwirbel – Winterzeit. Aber keine Ruhezeit. Der Sommer wird zeigen, wo die Rostocker Fesselfliegerküken stehen ...



BEWÄHRUNGSPROBE. Schiffe, die auf DDR-Werften gebaut werden, müssen sich zuvor im Schleppkanal der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock im Modell bewähren. Unser Bild zeigt Studenten und Hochschullehrer bei ihrer wissenschaftlichen Arbeit





Die Preuß(en) kommen!

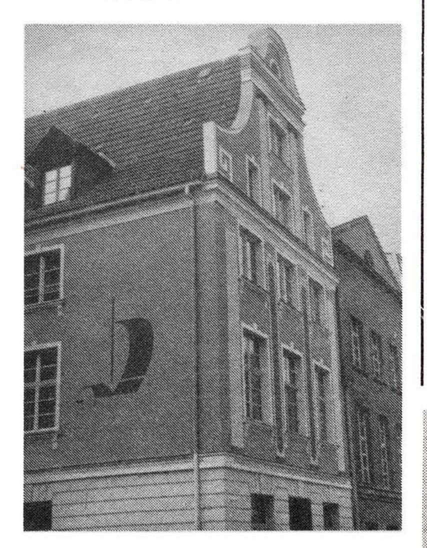
Eigentlich sind sie schon immer anwesend – schon seit 25 Jahren! Günther (58) ist seit Gründung unserer Organisation im Schiffsmodellsport dabei und stand „Pate" für mehrere Generationen Schiffsmodellsportler im Norden unserer Republik. Seine Söhne Holger (29), Torsten (27) und Volker (24) haben im DDR-Schiffsmodellsport ein gewichtiges Wort mitzureden. Mit ihren F1-Rennbooten konnten sie bisher sechzehn DDR-Meistertitel erringen, ein Europa- und Vizeeuropameistertitel vervollständigen diese erfolgreiche Bilanz. Alle drei bestimmen heute das Leistungsniveau in unserer Organisation: Volker hält den DDR-Rekord mit 15,6 s in der F1-V3,5 und Torsten und Holger liegen zeitgleich mit 14,7 s an der Spitze in der Klasse F1-V6,5.

Sie alle sind in der GST-Sektion Schiffsmodellsport der GO „Johann Frehse" im Pionierhaus „Artur Becker" in Wismar zu Hause.

Hier in der Mecklenburger Straße gibt Günther Preuß als Übungsleiter jeden Dienstag von 16 bis 18 Uhr sein Wissen um das ABC des Schiffsmodellsports weiter, heute, wie immer, an die Jüngsten. Seine Söhne sind indes selbst Ausbilder ... Bald schon wird die dritte Generation der Preuß(en) auf dem Wettkampfsteg stehen ...

Kiek mal 'rin bi Hinstorff!

Seit 1960 erscheint die „Blaue Reihe", die inzwischen mehr als 30 Titel umfaßt. Eine großartige Edition, die heute mit ihren Modellbaurissen zu den Standardtiteln eines jeden vorbildgetreuen Schiffsmodellbauers gehört. Dazu kommen noch gut ausgestattete Bücher der Schiffahrt und der Schiffsbaukunst, speziell in der Segelschiffahrt.
Der renommierte Verlag hat seinen Sitz im traditionellen und wieder in alter Schönheit neu erstandenen Hafenviertel der ehemaligen Hansestadt Rostock, in einem alten Kaufmannshaus in der Lagerstraße 7.



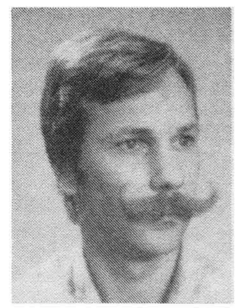
Modellbau för to hus

Modellbauartikel führen folgende Geschäfte:
BASTLERFREUND in Rostock, Margaretenstraße 46
BASTLERTREFF in Stralsund, Heiligengeiststraße 72
Kaufhaus MAGNET in Wismar, Heimwerkerabteilung, Lübschestraße
Heimwerkergeschäft in Greifswald, Straße der Freundschaft 73
Eisenwaren in Grimmen, August-Bebel-Straße 2



SOMMERFESTKLAMAUK. Phantastische Wasserfahrzeuge sind jährlich beim großen Waschzuberrennen am Alten Strom von Warnemünde während der Rostocker Sommerfesttage zu bewundern. Bewertet werden die originellsten Einfälle der Konstrukteure

Schatzsucher an der Ostseeküste waren die mbh-Redakteure Heike Stark sowie Christina Raum und Bruno Wohltmann. „Heiße Tips" gab ihnen dabei Karl-Heinz Heller vom GST-Bezirksvorstand Rostock. Ihre wertvollen Funde bannten Peter Hein, Thomas Niemierski, Christina Raum, Jürgen Sindermann und Bruno Wohltmann aufs Foto.



40 wie SIE

„Ein Wort – eine Tat!" Das ist die Maxime von Dieter Bursche, Dispatcher im VEB Robotron Rostock, leidenschaftlicher „Slot-Racer", zu deutsch SRC-Automodellsportler und 40 Jahre jung wie unsere Republik. In Rostock kann das jeder, der mit Modellsport zu tun hat, bestätigen, kennt man ihn hier doch als einen, der eine Sache ins Rollen bringt, hartnäckig, fordernd, aber nicht rücksichtslos ist. Er war es, der sich nicht damit abfinden konnte, nur zu Hause seine Automodelle flitzen zu lassen. Doch in Rostock gab es keine Sektion Automodellsport. „Das müßte doch zu packen sein", dachte sich der junge Mann, suchte den GST-Bezirksvorstand auf, erfuhr vom Modellbauzentrum Lütten Klein, wo es alles gab, außer Automodellsport. Das war 1976. Heute sind 40 begeisterte Schüler und Jugendliche in der Sektion, fünf Arbeitsgemeinschaftsleiter stehen an Dieter Bursches Seite. Alles zuverlässige Leute wie zum Beispiel Peter Beck. Am Anfang bauten sie eine Bahn aus Prefo-Schienen, seit vier Jahren besitzen die Kameraden um Dieter Bursche eine vierspurige Eigenbaubahn, auf der bereits zum vierten Mal der DDR-offene Wettkampf um den Nordlandringpokal ausgetragen wurde. „Von anderen erwarte ich Zuverlässigkeit, die ich mir selbst auferlege", so sieht Kamerad Bursche sich selbst. Kein Wunder, daß er als Referatsleiter für SRC-Automodellsport in das Präsidium des Modellsportverbandes der DDR gewählt wurde. Für den Bezirk Rostock sehen die Vorhaben im 40. Jahr unserer Republik folgendermaßen aus: „Wir wollen mit dem Aufbau des RC-Automodellsports im gesamten Bezirk beginnen. Anfänge sind eine Sektion in unserem Modellbauzentrum und in der GST-GO im VEB Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Wir werden weiterhin dabei helfen, daß die SRC-Sektion in Tessin Fuß fassen kann, ihre Bedingungen sind optimal (siehe unseren Beitrag „Guck mal hier 'rein!"), und wir arbeiten daran, daß die drei Nordbezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg wieder ‚dichter zusammenrücken'." Angesichts dieser Fakten bliebe eigentlich nur noch zu sagen: Na, dann, ein Wort – eine Tat!

Rekorde Rekorde Rekorde

Den „Meister der Koggen" nannte man Robert Dähncke aus Wismar. Er hatte in mehr als 40 Jahren 370 Schiffsmodelle geschaffen. Noch heute kann man viele dieser kunsthistorisch wertvollen Schiffsmodelle im Wismarschen Schabbellhaus-Museum an der Schweinsbrücke 8 bewundern.
Im 40. Jubiläumsjahr unserer Republik startet unsere Zeitschrift eine mbh-Aktion, um erfolgreiche und rekordverdächtige Modellbauer unseres Landes in einer „Hitliste" aufzunehmen.
mbh fragt:

- Wer erbaute die größte Anzahl von Modellen (Flug-, Schiffs- oder Automodelle)?
- Wo steht die größte Modellsammlung (Privatbesitz)?
- Welcher GST-Modellbauer hat bisher die meisten DDR-Meistertitel/DDR-Rekorde errungen?
- Wer ist der international erfolgreichste GST-Modellsportler bzw. -bauer bei Welt- und Europameisterschaften (Medaillengewinner)?
- Wer baute das kleinste und das größte Modell (in Millimeter)?

Dem Rekordverdächtigen winkt eine Ehrenurkunde unserer Zeitschrift, die durch den Beirat unserer Redaktion vergeben wird.
Aus allen Einsendungen, die unter dem Stichwort „mbh-Aktion REKORDE" auf einer Postkarte erfolgen sollen, werden unter Ausschluß des Rechtsweges wertvolle Preise verlost (bitte angeben: Alter, bevorzugtes Fachgebiet, Mitglied der GST).
Die Veröffentlichung der Rekorde erfolgt in loser Folge auf unseren „dies & das"-Seiten.



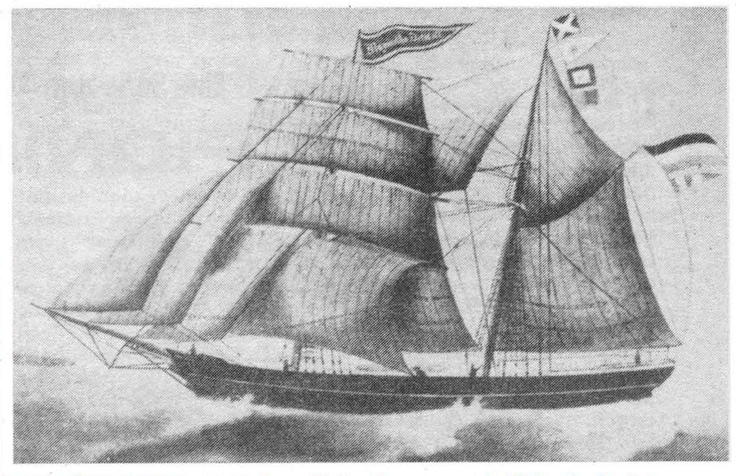
Lüüd'snack

Wer dat letzt ut de Kann drinken will, denn' föllt de Deckel up de Snut.



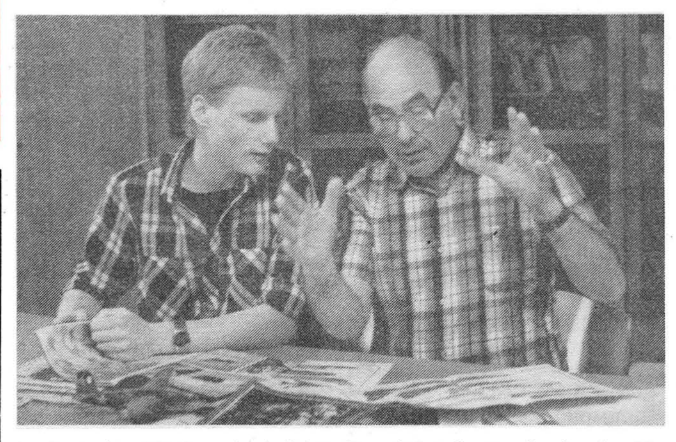
Auf der größten Insel

unserer Republik sind sie zu Hause, nahe, wo sich die weißen Kreidefelsen aus dem Meer erheben, in Saßnitz. Hier gibt es das nördlichste Modellsportdomizil in unserer Organisation, hier ist die Heimat der „Modellsportfamilie" Witt: Malte und Kristin sowie Sohn Klaus-Dieter. Sie fahren 550 km mit ihrem „Trabbi", um an einem der interessantesten Modellsportwettkämpfe in Bad Sulza teilzunehmen, Malte mit seinem KB-23 als Wettkämpfer der F2 und seine Frau Kristin als Schiedsrichter der Stufe II. 1966 fertigte Malte sein erstes „Schiffchen", um als gelernter Rundfunkmechaniker seine Eigenbau-Fernsteuerung auszuprobieren. 1984 schloß er sich den GST-Modellsportlern an und baut heute noch mit 63 Jahren mit zwei Jugendlichen einmal wöchentlich in der auf dem Boden seines Einfamilienhauses eingerichteten Werkstatt.
Im vergangenen Jahr fand die erste Kreismeisterschaft auf Rügen statt und das bei zünftigem Schneetreiben im April. Daß die „Flammen" der Begeisterung die Stimmung nicht „frostig" werden ließen, ist ganz sicher der unermüdlichen Organisatorin Kristin zu verdanken ...



KAPITÄNSBILDER. Zwischen Boltenhagen und Ahlbeck findet man in den Museen und Heimatstuben oder auch in der 500jährigen Schiffer-Compagnie zu Stralsund Kapitänsbilder von stolzen Schiffen der Vergangenheit. Unser Bild zeigt den Schoner „Margarethe Dethloff" von 1874

Es dreht sich um die Fliegerei



im Rostocker FDJ-Bewerberkollektiv für militärische Berufe, das den Namen „Sigmund Jähn" trägt. 20 Oberschüler werden vom Leiter des Kollektivs, Hans-Georg Volprich, über den Plastmodellbau an die Fliegerei herangeführt. Acht Kollektivmitglieder sind „richtige" Plastmodellbauer, die anderen erarbeiten Dokumentationen über die Flugzeugtypen, ordnen Archiv und Luftfahrtbibliothek, bereiten Ausstellungen vor. Es geht um Flugzeuge, Flugzeugtechnik, Flugzeugerkennung und die Geschichte der Fliegerei, kurzum um die Vorbereitung auf den militärischen Beruf. Hans-Georg Volprich, 54 Jahre alt, ehemaliger Flieger, ist Plastmodellbauer mit Leib und Seele und hat über dem Modellbau schon vielen Bewerbern zu einem guten Start an der Offiziershochschule verholfen.

FREIFLIEGERNACHWUCHS. Die besten Freiflieger der Schülerklassen des Bezirkes Rostock treffen sich im Frühjahr erneut in Bad Doberan, wo sie ihr Trainingslager absolvieren. Die Kameraden Robert Röhrig, Otto Kraus und Thomas Niemierski führen die Schüler an Fragen der Modellüberprüfung, -trimmung und des Regelwerkes heran. Flugtraining ist selbstverständlich einbegriffen



Meistermodelle von gestern

Eine Serie zum 40. Jahrestag der DDR



Die Vorbereitung des 40. Jahrestages unserer Republik ist Anlaß, über die Entstehung und erfolgreiche Entwicklung des GST-Flugmodellsports zu berichten. In mehreren Beiträgen soll auf die besonderen Leistungen der Modellsportler der ersten Stunde aufmerksam gemacht und bekannte Modelle vorgestellt werden.
Was im sozialistischen Jugendverband begann, wurde durch die 1952 gegründete GST weitergeführt. So ist z. B. im Oktober 1952 die erste Republikmeisterschaft im Modellflug im damaligen Chemnitz, dem heutigen Karl-Marx-Stadt, durchgeführt worden. Namen wie Rolf Wille, Georg Drese oder Irmgard Anton sind auch heute noch bekannt.
In den Jahren vor dieser Republikmeisterschaft gab es innerhalb der FDJ zahlreiche Wettkämpfe. Erst mit dem Erscheinen der Zeitschrift „Sport und Technik", 1952, wurde aktuell über das Flugmodellsportgeschehen in der DDR publiziert.
Einen kleinen Einblick in das damalige Herangehen zur Belebung des Flugmodellsports vermittelt die legendäre **FDJ-Bauplanreihe**. Es wurden folgende Modelle angeboten: Nr. 1 Gleitflugmodell „Pionier", 1949; Nr. 2 Flugmodell „Lehrling", 1949; Nr. 3 Flugmodell „Luftikus", 1949; Nr. 4 Thermiksegelflugmodell „Moazagotl", 1949; Nr. 5 Hochleistungsflugmodell „Wolkenbeißer", 1950. Aus heutiger Sicht leitete Gerhard Krabs mit seinem „Wolkenbeißer" ein völlig neues konzeptionelles Herangehen an den leistungsorientierten Flugmodellsport ein. Er schuf ein in seiner Eleganz beispielhaftes Segelflugmodell. Viele Flugmodellsportler bauten es, und sie nahmen erfolgreich an den DDR-Meisterschaften 1952 und 1953 teil, in der damaligen Klasse A3. In dieser Klasse flogen Segelflugmodelle mit einer Gesamtfläche von 40 dm² bis 150 dm², einer Mindestflächenbelastung von 12 g/dm² sowie einem Mindestrumpfquerschnitt von $\frac{\text{Gesamtflächeninhalt}}{100}$.
Die Klasse A3 wurde letztmalig bei der 3. Republikmeisterschaft der GST und der 1. Pioniermeisterschaft im Modellflug, 1954 in Leipzig, geflogen. Für eine gezielte Förderung junger Flugmodellsportler gab 1951 der FDJ-Zentralrat die erste **Pionierbauplanreihe** heraus. Sie war methodisch konzipiert vom einfachen Flugrotor bis zum Schülerleistungsflugmodell: Nr. 1 Flugrotor, Nr. 2 Fallschirm, Nr. 3 Heißluftballon, Nr. 4 Drachen, Nr. 4a Laufkatze, Nr. 5 ?, Nr. 6 Segelflugmodell „Freundschaft", Nr. 7 „Junger Pionier", Nr. 8 Gummimotormodell mit Stabrumpf, Nr. 9 Segelflugmodell „Immer bereit", Nr. 10 Leistungssegelflugmodell „Iskra".
Eine gute Ergänzung war das Lehrbuch für die Grundstufe im Flugmodellbau „Junger Modellflieger", herausgegeben vom Zentralvorstand der GST 1953.
Mit Gründung der GST wurde der Flugmodellsport in seiner Breite gefördert und zum Leistungssport entwickelt. Dazu erschien die erste **GST-Bauplanreihe** für Segelflugmodelle der Klassen A1 und A2, Nurflügelmodelle der Klasse N, Motorflugmodelle der Klasse I sowie erstmals auch für Fesselflugmodelle. Die ersten Motorflugmodelle waren für die neuen Selbstzündermotoren „Zeiss 2 cm³" und „Wilo 1,4 cm³" konzipiert.
Meilensteine der Flugmodellentwicklung waren das Segelflugmodell „H2", das Kraftflugmodell „Vorwärts", das Nurflügelmodell „Harsberg", das Gummimotormodell „Ha5" sowie das Steuerleinenmodell „Kamerad". Notwendige Impulse zur Entwicklung erhielt der Flugmodellsport vom Lehrerkollektiv der damals neu geschaffenen Zentralen Flugmodellbauschule Harsberg der GST.
Das Bauplanangebot der GST wurde in den Jahren 1952/53 mit bewährten Konstruktionen der befreundeten ungarischen und tschechoslowakischen Flugmodellsportler bereichert. Sehr beliebte Konstruktionen waren die ungarischen Modelle „MR-10", Segelflugmodell, und „M. R.-g-1", Gummimotorflugmodell der Klasse Wakefield, sowie das tschechoslowakische Segelflugmodell „Kavka".
1954 erschien die GST-Bauplanreihe für alle Freiflugklassen und für den Fesselflug mit Modellen, die den gewachsenen Leistungsanforderungen in höherer Qualität gerecht wurden. Erstmals gehörte zu jedem Bauplan eine Einlegemappe. Besondere Verdienste erwarben sich hier unter anderen Rolf Wille, Gerhard Meyer und Georg Drese.
Mit dieser Dokumentation, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, soll das Interesse für den Bau historischer Flugmodelle des DDR-Flugmodellsports geweckt werden. Damit können Traditionen der Pionierzeit erlebbar gestaltet werden. Zugleich wird ein Stück Technikgeschichte den jüngeren GST-Flugmodellsportlern anschaulich vermittelt. Mit modernen Funkfernsteueranlagen ausgerüstet, können solche Modelle eine Bereicherung von Flugmodellsportveranstaltungen der GST sein. Wer sich das Fliegen nicht zutraut, kann sein Modell auch einfach nur ausstellen. Nutzen wir kommende Wettkämpfe, um so interessante Sachzeugen vorzuführen!
Die Aktivisten der ersten Stunde sind aufgerufen, den heutigen Flugmodellsport und seine Öffentlichkeitswirksamkeit mit ihren historischen Modellen zu bereichern.

Wolfgang Albert

Leiter des Fachreferates RC-Flug (F3) im Modellsportverband der DDR

GST-BAUPLÄNE
Segelflugmodell HA1, 1952
Segelflugmodell „H2" für Klasse A2, 1952
Kraftflugmodell „H3" für Klasse I, 1954
Kraftflugmodell „Vorwärts" für 2-cm³-Zeiss, 1952
Nurflügelmodell „Harsberg", 1952
Kraftflugmodell „M20" für 1,5-cm³-Wilo, 1952
Kraftflugmodell „HA5" für Gummiantrieb, 1953
Segelflugmodell „Festival 1953" für Klasse A1, 1953
Segelflugmodell „H8" für Klasse A1, 1953
Segelflugmodell „Libelle" für Klasse A2, 1953
Segelflugmodell „Wildgans" für Klasse A1, 1954
Kraftflugmodell „Mux" für 1,5-cm³-Wilo, 1953
Steuerleinenmodell „Kamerad" für 2-cm³-Zeiss, 1954
Steuerleinenmodell „Kameradin" für 1,5- bis 2,5-cm³-Motor, 1953
GST-Flugmodellbaupläne mit Einlegemappen
MILAN, Segelflugmodell der Klasse A2, 1954
VJ-6, Kraftflugmodell mit Gummiantrieb der Klasse F, 1954
CUMULUS, Kraftflugmodell mit Gummiantrieb der Klasse F, 1954
Jak-18, Steuerleinenmodell
SL-1H, Steuerleinenmodell für 2-cm³-Zeiss, Anfänger- und Kunstflugmodell, 1954
H9, Segelflugmodell der Klasse A2, 1954
VAZKA, Segelflugmodell der Klasse A2, 1955
NIMBUS, Segelflugmodell der Klasse A2
M38, Segelflugmodell der Klasse A1
BSM10, Kraftflugmodell für 1-cm³-Motor
HS3, Tragschraubermodell für 2- cm³-Motor
Baupläne von Modellen der sozialistischen Länder
Segelflugmodell „Super Neptun" (ČSSR), Klasse A2, 1953
Nurflügelmodell „RV-11" (ČSSR), Klasse N, 1953
Segelflugmodell MIRA (ČSSR), Klasse A2, 1953
Segelflugmodell KAVKA (ČSSR), Klasse A2, 1953
Kraftflugmodell KOMAR II (ČSSR), Klasse I, 1953
Segelflugmodell „MR-10" (UVR), 1952
Kraftflugmodell „MR.-g-1" (UVR), Klasse Wakefield, 1951
Kraftflugmodell BAJTARS mit Gummiantrieb (UVR), Nurflügel, 1951

Sowjetische Sportler souverän

Weltmeisterschaft für leinengesteuerte Modelle in Kiew

In mbh 12'88 begannen wir mit der Veröffentlichung eines Berichtes über die Weltmeisterschaft. Der Autor schilderte seine Eindrücke in den Klassen F2A sowie F2B. In dieser Ausgabe bezieht er sich auf die Klassen F2C, F2D und F4B-V.

Klasse F2C (Mannschaftsrennen)
Auch bei dieser WM gelang es keiner anderen Nation, in die Phalanx der sowjetischen F2C-Flieger einzudringen. So kam es, wie schon 1986, zu einem sowjetischen Endlauf. Die beste Rundenzeit erreichten Shabashow/Iwanow mit 3 min 17,8 s, gefolgt von Nashin/Worobiew, 3 min 19,9 s, und den Titelverteidigern Barkow/Surajew, 3 min 22,5 s. Im Endlauf errangen dann Barkow/Surajew mit 0,9 s Vorsprung abermals den Titel.
In dieser Klasse hat sich der Nurflügel fast durchgesetzt. Vor allem bieten die „Halbmond"-Konstruktionen gute Flugeigenschaften bei geringer Masse. Zum Einsatz kamen Spezialmotoren in AAC- oder ABC-Bauweise. Viele Sportler, die im Vorderfeld plaziert waren, benutzten Eigenbaumotoren. Industriemotoren wurden verändert, und zwar die Laufsätze, Steuerzeiten sowie die Kugellager. Als guter Industriemotor gilt der Cipolla (Italien). Als AAC-Motor mit Hülseneinlaßsteuerung ist er ein Spezialdieselmotor für die Klasse F2C. Bei einer Auslaßfensterhöhe von 4,4 mm erreichte er mit einem Rennpropeller 165 × 190 eine Drehzahl von 15000 bis 15600 min^{-1}. Durch Vergrößerung der Auslaßfensterhöhe auf 4,65 mm (Kolben wurde 0,25 mm tiefer eingesetzt) stieg die Standdrehzahl auf 17800 min^{-1}. Die Propeller (meist KFK) waren in der Steigung progressiv zwischen 178 mm und 183 mm bei einem Durchmesser von 160 mm. Eine italienische Mannschaft versuchte, mittels Einblattluftschrauben zum Erfolg zu kommen. Es zeigte sich aber, daß der Leistungsgewinn das größere Risiko nicht aufwiegt. Viele Modelle erreichten eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Wenn aber 36 Runden nicht gewährt sind, bringt dies wenig Gewinn.

Klasse F2D (Fuchsjagd)
Dem Kampf um Abschnitte und Sekunden stellten sich 43 Wettkämpfer aus 17 Nationen. Nach insgesamt 82 Wettkämpfen standen der Sieger und die Plazierten fest. B. Faisow (UdSSR) wurde mit acht Punkten Weltmeister vor dem Briten N. Gill mit vier Punkten und Titelverteidiger N. Necheukin (UdSSR) mit ebenfalls vier Punkten. Die eingesetzten Modelle hatten bei einer Spannweite von 900 mm bis 1000 mm einen Flächeninhalt von 25 dm^2 bis 30 dm^2. Auch in dieser Klasse wurden teilweise Spezialmotoren in AAC- bzw. ABC-Technik eingesetzt. Neu war das Begrenzen der Motorleistung mittels Diffusordurchmesser von maximal 4,0 mm. Das erfordert eine neue Luftschraubenanpassung und das Benutzen leichterer Modelle. Die bekannte „Latschen"-Bauart bietet die besten Voraussetzungen dafür. Teilweise wurden auch Modelle aus Schaumpolystyrol mit angesetztem Pendelhöhenruder eingesetzt. Diese schienen aber im Vergleich zu den „Rippenlatschen" schwerer zu sein.

Klasse F4B-V (vorbildgetreue Nachbauten)
Durch das Zusammenlegen der Weltmeisterschaft der Klasse F4B-V mit der der anderen leinengesteuerten Modellklassen, bekam sie wieder mehr Bedeutung. 22 Teilnehmer vertraten acht Nationen. In ganz hervorragender Bauausführung stellte Fedosow (UdSSR) seine An-28 vor. Das Modell hat bei einer Spannweite von 2202 mm eine Flugmasse von 6990 g. Als Antrieb dienten zwei Winkelgetriebemotoren mit einem Hubraum von je 10 cm^3. Die Steuerung der Funktionen erfolgte elektronisch. Als Besonderheit sieht der Autor die Möglichkeit des Verstellens der Luftschraube.
Mit diesem Modell erzielte Fedosow 1896 Baupunkte und damit die beste Standbewertung. Für einen ausgezeichneten Flug im ersten Durchgang erhielt er mit 1729 Punkten die höchste Bewertung, sie brachte ihm den Weltmeistertitel. Den zweiten Platz erkämpfte sich A. Pawlenko (UdSSR) mit einer Li-2T, 1831,5 Baupunkte (1650 Flugpunkte). Durch einen hervorragenden zweiten Flug (1712 Punkte) konnte sich V. Bulainikow (UdSSR) auf den dritten Platz schieben. M. Kazirod (Polen) lag nach der Standwertung auf dem dritten Platz, konnte ihn aber nach der Bewertung der Flugaufgaben (1314 Punkte) nicht halten. Damit belegte das sowjetische Team die Plätze eins bis drei.

Dietmar Girod

Ergebnisse (auszugsweise)

Klasse F2A: 35 Starter aus 15 Ländern
1. Kalmikow, A. (UdSSR), 301,76 km/h
2. Schelkalin, S. (UdSSR), 299,50
3. Pitskalew, S. (UdSSR), 299,00
4. Segedi, C. (Ungarn), 294,35
5. Kostin, S. (UdSSR), 293,39
6. Mult, G. (Ungarn), 287,08
7. Halman, P. A. (England), 285,49
8. Zanin, S. (Italien), 284,81
9. Dodge, C. (USA), 283,10
10. Rachwal, A. (Polen), 282,13

Mannschaftswertung
1. UdSSR, 2. Ungarn, 3. China

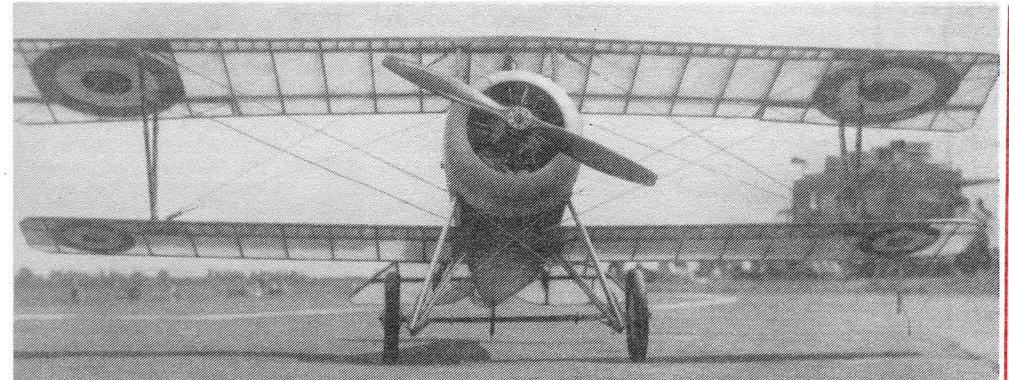
Klasse F2B: 54 Starter aus 22 Ländern
1. Zhang Xiandong (China), 6126 P.
2. Kolesnikow, A. (UdSSR), 6083
3. Wang Jianzhong (China), 6034
4. Casale, J. (USA), 5940
5. Wallker, P. (USA), 5861
6. Liu Tian (China), 5842
7. Klichkow, S. (UdSSR), 5827
8. Morotz, A. (Ungarn), 7780
9. Compostella, L. (Italien), 5721
10. Baron, R. (USA), 5695

Mannschaftswertung:
1. China, 2. UdSSR, 3. USA

Klasse F2C: 47 Mannsch. aus 18 Länder
1. Barkow/Surajew (UdSSR), 6'42,0
2. Shabashow/Iwanow (UdSSR), 6'42,9
3. Nasin/Worobiew (UdSSR), 6'56,7
4. Voghnera/Rossi (Italien), 3'28,5
5. Smith/Brown (England), 3'29,5
6. Hollfelder/Gilliot (USA), 3'30,5
7. Burtsew/Onufrenko (UdSSR), 3'31,3
8. Samuelson/Axtilius (Schweden), 3'31,4
9. Li Chen (China), 3'32,8
10. Delor/Surugves (Frankreich), 3'33,7

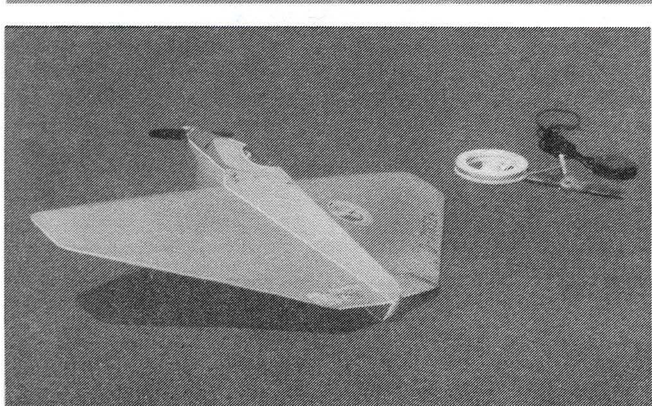
Mannschaftswertung
1. UdSSR, 2. China, 3. Niederlande

Klasse F2D: 43 Starter aus 17 Ländern
1. Faisow, B. (UdSSR), + 8
2. Gill, N. (England), + 4
3. Necheukin, N. (UdSSR), + 4
4. Wakkerman, L. (Niederlande), + 3
4. Fluker, T. (USA), + 3
6. Forss, T. (Finnland), + 2
6. Mejzlik, T. (ČSSR), + 2
6. Moller, S. (Dänemark), + 2
9. Kott, S. (USA), + 1
9. Doroshenko, O. (UdSSR), + 1
9. Hammerslay, J. (England), + 1
9. Beliajew, M. (UdSSR), + 1





Modell der Klasse F4C-V. Die Nieuport 17C1 baute der britische Modellsportler Bradford im Maßstab 1:6. Bei den Vorführungen wird das Pilotendress der damaligen Zeit getragen



◀ Mannschaftsrenner der Klasse F2C

FOTOS: WILLE

EIN Haken mit FÜNF Funktionen

Dieser, ursprünglich von Andreas Lepp (UdSSR), eingesetzte Kreisschlepphaken stand dem Autor 1969 als Skizze zur Verfügung. Im Laufe der Zeit veränderte er ihn so, daß er über fünf Funktionen verfügt.

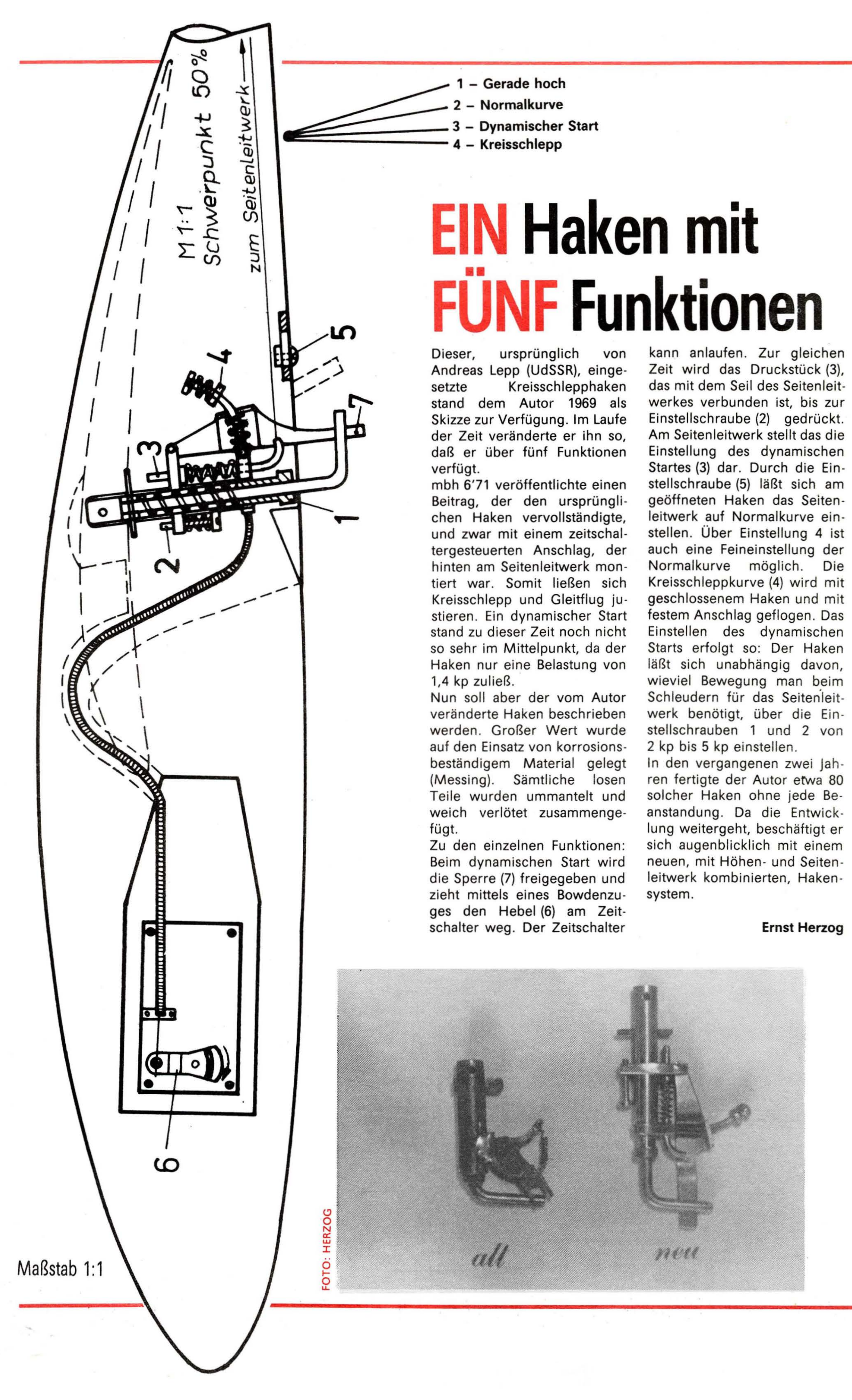
mbh 6'71 veröffentlichte einen Beitrag, der den ursprünglichen Haken vervollständigte, und zwar mit einem zeitschaltergesteuerten Anschlag, der hinten am Seitenleitwerk montiert war. Somit ließen sich Kreisschlepp und Gleitflug justieren. Ein dynamischer Start stand zu dieser Zeit noch nicht so sehr im Mittelpunkt, da der Haken nur eine Belastung von 1,4 kp zuließ.

Nun soll aber der vom Autor veränderte Haken beschrieben werden. Großer Wert wurde auf den Einsatz von korrosionsbeständigem Material gelegt (Messing). Sämtliche losen Teile wurden ummantelt und weich verlötet zusammengefügt.

Zu den einzelnen Funktionen: Beim dynamischen Start wird die Sperre (7) freigegeben und zieht mittels eines Bowdenzuges den Hebel (6) am Zeitschalter weg. Der Zeitschalter kann anlaufen. Zur gleichen Zeit wird das Druckstück (3), das mit dem Seil des Seitenleitwerkes verbunden ist, bis zur Einstellschraube (2) gedrückt. Am Seitenleitwerk stellt das die Einstellung des dynamischen Startes (3) dar. Durch die Einstellschraube (5) läßt sich am geöffneten Haken das Seitenleitwerk auf Normalkurve einstellen. Über Einstellung 4 ist auch eine Feineinstellung der Normalkurve möglich. Die Kreisschleppkurve (4) wird mit geschlossenem Haken und mit festem Anschlag geflogen. Das Einstellen des dynamischen Starts erfolgt so: Der Haken läßt sich unabhängig davon, wieviel Bewegung man beim Schleudern für das Seitenleitwerk benötigt, über die Einstellschrauben 1 und 2 von 2 kp bis 5 kp einstellen.

In den vergangenen zwei Jahren fertigte der Autor etwa 80 solcher Haken ohne jede Beanstandung. Da die Entwicklung weitergeht, beschäftigt er sich augenblicklich mit einem neuen, mit Höhen- und Seitenleitwerk kombinierten, Hakensystem.

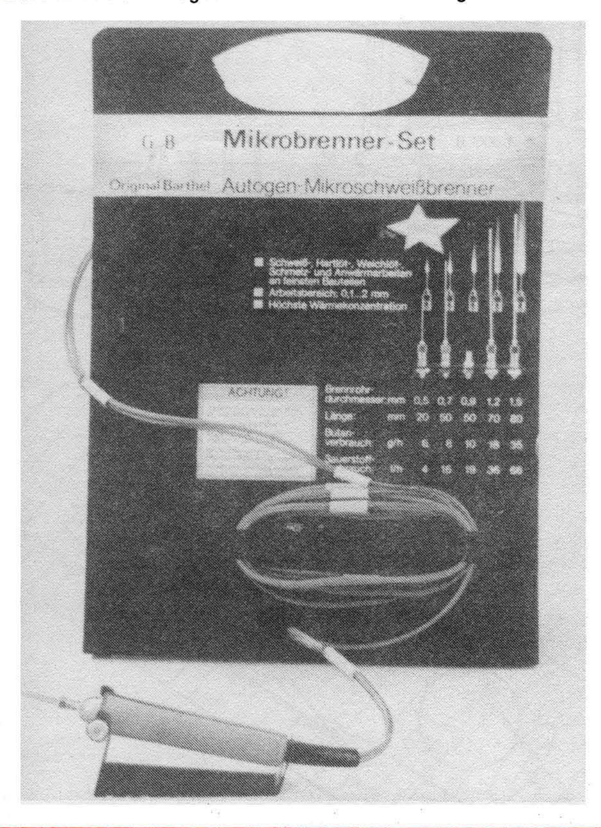
Ernst Herzog



Maßstab 1:1

NEUES
für den Modellbauer

Der VEB Lötgeräte Dresden stellte auf der Leipziger Herbstmesse ein Mikrobrenner-Set B 3000.3 aus. Dieser Autogen-Mikroschweißbrenner eignet sich für Schweiß-, Löt-, Schmelz- und Anwärmarbeiten im Arbeitsbereich von 0,1 mm bis 2,0 mm in der Praxis des Modellbauers. Das Set besteht aus einem Brenner mit fünf Brenneinsätzen und 3 m flexibler Schlauchleitung, einem Druckminderer für Sauerstoff, einer wiederbefüllbaren Sauerstoff-Druckgasflasche und einer Butan-Druckgaspatrone. Letztere kann als Einwegbehälter im Fachhandel nachgekauft werden.



Interplastmodell '88

WALBRYCH. Eine Delegation von GST-Modellsportlern nahm am II. Internationalen Wettkampf der sozialistischen Länder im Plastflugzeugmodellbau (Interplastmodell) teil. Sie fand in der Volksrepublik Polen statt. Die besten Modellbauer Polens, der ČSSR und der DDR stellten sich der 16 Modelle umfassenden Konkurrenz. Die Verteilung der vorderen Plätze erfolgte in der gleichen Reihenfolge wie 1987. Allerdings waren die Modellsportler mit völlig neugebauten Wettbewerbsmodellen am Start. Den Pokal für das beste Modell erhielt erwartungsgemäß Karel Padar (ČSSR) für sein mit 98,6 Punkten bewertetes Modell der P2V-7 „Neptune". Den zweiten Platz belegte Andrzej Zoiber (Polen) mit dem Umbau aus dem in der ČSSR erhältlichen DC-3-Bausatz. Er baute daraus eine perfekte Nachbildung der Lisunow Li-2T. Eine vollkommen scratchgebaute Agrarversion der Antonow An-2R des polnischen Modellsportlers Henryk Hemke errang Platz drei.
Diese Ergebnisse unterstreichen die unangefochtene Spitzenstellung der tschechoslowakischen und polnischen Modellbauer. Die genannten Modellsportler gehören in ihren Ländern seit Jahren zu den Siegern bei Länder- und Staatsmeisterschaften. Die Wettkämpfer aus unseren führenden GST-Plastmodellbauklubs belegten mit ihren Modellen: Platz 10, D. Billig, GO „Otto Lilienthal", Platz 11, B. Otto, GO „Hans Grade", Platz 13, R. Steinhöfel, GO „Otto Lilienthal".
Resümieren kann man nach diesem Wettbewerb, daß eine Anwartschaft auf vordere Plätze bei internationalen Wettbewerben nur mit wirklich perfekt und sauber gebauten Modellen möglich ist. Ausgefahrene Klappen, offene Ladeluken, Türen und Wartungsöffnungen sowie offen dargestellte Motoren gehören zum Standard bei internationalen Wettkämpfen. Zur Herstellung derartiger Details ist eine perfekte Dokumentation von möglichst jeder Einzelheit am Original notwendig. Die Auswahl eines für Wettbewerbe geeigneten Modells muß deshalb unbedingt nach diesen Gesichtspunkten erfolgen. In der handwerklichen Umsetzung gibt es bei den meisten Spitzenmodellbauern keine Niveauunterschiede. Es zeichnet sich allerdings ab, daß auf dem Modellbausektor auch solche Technologien wie Ätzen und Gießen immer öfter verwendet werden. Hier kann nur jedem Modellsportler empfohlen werden, diese Technologien Schritt für Schritt, von Modell zu Modell, zu erproben sowie handwerklich zu üben, um seine Erkenntnisse dann einmal an einem Modell zu verarbeiten.
In der Länderwertung belegte die VR Polen vor der ČSSR und der DDR Platz eins. In einem parallel durchgeführten Wettbewerb um das beste polnische Flugzeugmodell belegte eine Mi-24D im Maßstab 1:48 einen ersten Platz.

Detlef Billig

3 – 2 – 1 – Start
Wettkämpfe der GST

MERSEBURG. Auch im vergangenen Jahr fand der zur Tradition gewordene Wettbewerb um den Wanderpokal für das beste Plastflugzeugmodell statt. Es wurden 17 Modelle zur Bewertung eingereicht. Ermittelt wurden das beste Jugendmodell sowie die Plätze eins bis drei bei den Senioren. Es gab neben gestandenen und bekannten Modellen auch interessante Neuheiten zu sehen. Die Arbeit der Jury war nicht allzu schwer, da global gewertet wurde. Die Einstimmigkeit der Schiedsrichter zeigte, daß Erfahrungen vergangener Wettbewerbe und die Schiedsrichterschulung gute zuverlässige Punktrichter ausmachten. Als bestes Jugendmodell wurde eine LTV A-7D „Corsair" (M 1:72) des jungen Modellbauers Rene Hommel aus Niesky gekürt.
Der Wanderpokal ging 1988 wieder an die GST-GO „Hans Grade" aus Berlin-Prenzlauer Berg, und zwar an den Kameraden Burkhard Otto für das Modell einer Kawasaki Ki-61 „Hien" (M 1:72). Auf den Plätzen folgten Arndt Henze, Leipzig, mit einer Fuji FA-200 „Aero Subaru" (M 1:48) sowie Helmut Höhne, Leipzig, für den Eigenbau einer Bristol „Boxkite". Interessante und eigenwillige Scratchbauten zeigte Kamerad Kühne aus Leipzig, u. a. eine Fa-61 im Maßstab 1:72.

Burkhard Otto

*

BERLIN. Auf altbewährtem Platz, auf der Anlage im Pionierpark „Ernst Thälmann", kämpften die Fesselflieger um den Spreepokal. Für die erste Überraschung sorgte Claudia Girod (A) in der Klasse F2A-S. Mit einer Geschwindigkeit von 178 km/h stellte sie einen neuen Schülerrekord auf. Bei einer aerodynamischen Verbesserung des Modells dürfte das noch nicht die Grenze sein. Im Kunstflug F2B siegte Piotr Zawada (Polen). Ansehenswert die sauber gebauten und lackierten Modelle der polnischen Sportfreunde (Zawadas Modell wog mit einem 10-cm³-ST60-Motor 1550 g!). Beim Mannschaftsrennen sorgten Serner/Byczinski für die zweite Überraschung. Nach einer Vorlaufzeit von 4:15 min, stellten sie im Finale mit 8:11 min einen zweiten DDR-Rekord auf. In der Klasse F4B-V (Jun.) setzte Kamerad Franke mit dem Modell einer Su-26 neue Maßstäbe beim Fliegen mit einer originalgetreu nachgebauten Kunstflugmaschine.

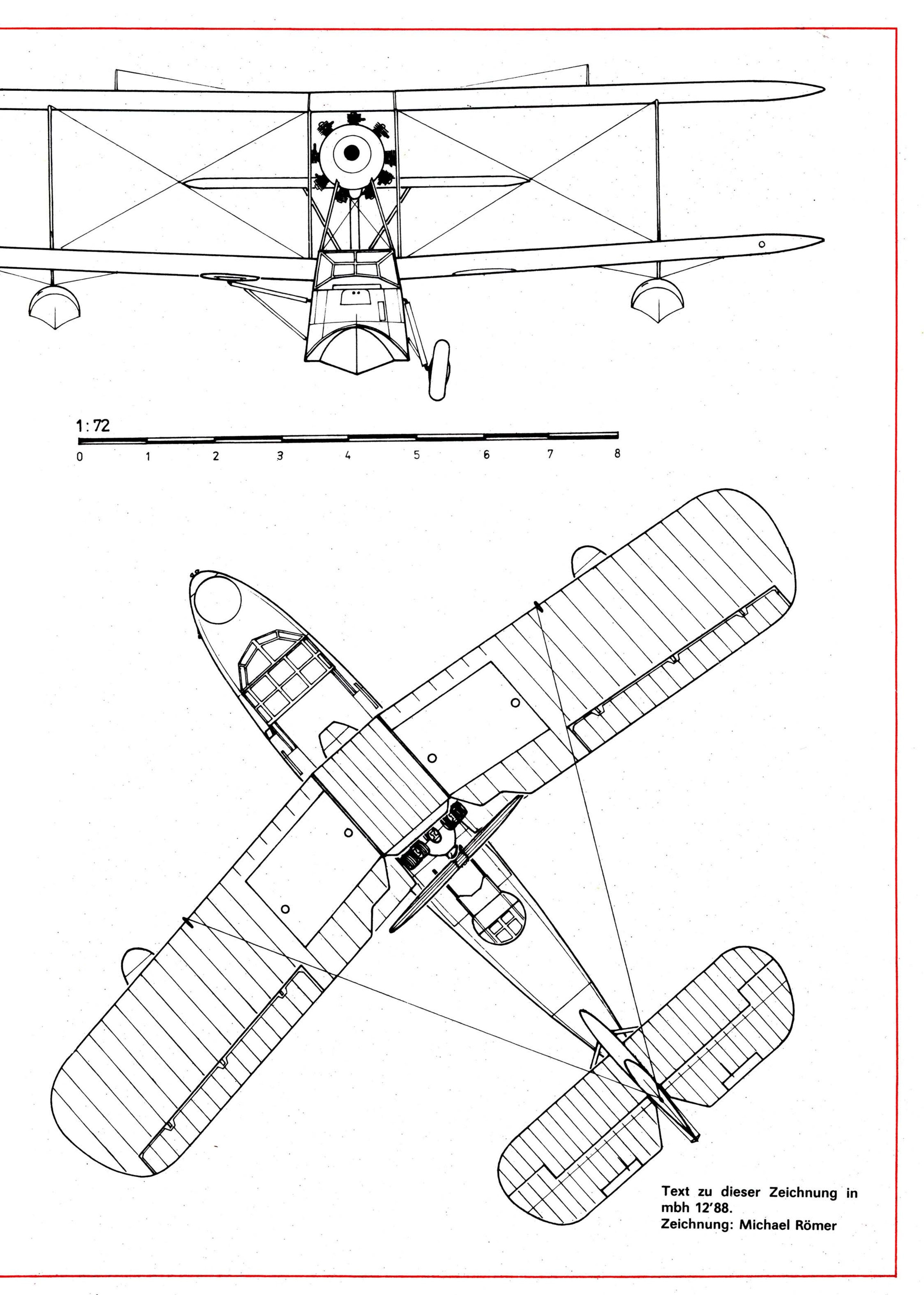
Gunter Wagner

ANNABERG. Zum schon traditionellen Wettkampf um den Bergkristallpokal trafen sich 33 Modellsportflieger aus den Bezirken Karl-Marx-Stadt und Dresden. Jeder, der den Pöhlberg bei Annaberg kennt, hoffte auf einen warmen Südwind. Als sich die GST-Modellsportler trafen, herrschte zwar eine gute Fernsicht, aber auch ein straffer, böiger Wind aus Nordwest. Die Wettbewerbsaufgabe forderte das schnelle Fliegen über acht Strecken zu je 150 m quer zum Hang. Nach dem Start sollte, ohne erst noch Höhe zu erfliegen, die Aufgabe in Angriff genommen und danach innerhalb von 30 s gelandet werden. Der beste Flug des Durchganges wurde mit 1000 Punkten bewertet, zu denen noch 20 Punkte kamen, wenn die Landung hinter der Meßstrecke erfolgte. Erst die über 30 s hinaus benötigte Zeit wurde der Flugzeit hinzugerechnet. Aufgabe und Organisation waren so eingerichtet, daß die Zeit gut genutzt und jeder Teilnehmer drei Flüge absolvieren konnte. Davon strich man den schlechtesten.
Laut Auslosung führten weniger erfahrene Modellsportler die ersten Starts aus. Sie kamen nicht über die geforderten acht Strecken. Deshalb einigte man sich auf eine Verkürzung der Aufgabe auf sechs Strecken. Sicher hätte es diese Entscheidung nicht gegeben, wenn ein erfahrener Flieger den Versuchsstart gemacht hätte. Es gab nämlich noch mehrfach die Situation, wo geschickt am Hang gesegelt werden mußte und man nicht einfach das vorhandene Steigen im flotten Flug quer zum Hang umsetzen konnte. In solch einer Situation galt es, weiter ins Tal zu fliegen. Die so erreichte Zeit war schlechter, aber besser als eine Null-Wertung.
Die meisten Modellsportler brachten technisch gute Modelle an den Start. Mehrere Modelle wiesen Bremsklappen (System Schempp – Hirth) auf und zeigten damit sehr gekonnte Landeanflüge. Trotzdem ist auch die Einstellung jener Kameraden zum Wettkampf anzuerkennen, die bei solchem Wetter und in solchem Gelände einen folienbespannten Hi-Flug an den Start brachten. Den Wanderpokal gewann D. Trombetta, 1926 P., vor D. Schönlebe, 1844 P., und W. Meischner, 1817 P. Auf den Plätzen folgten F. Krüger, H. Albrecht, W. Schreiber, H.-J. Eufe sowie E. Zöphel. Alle erreichten mehr als 1700 Punkte.

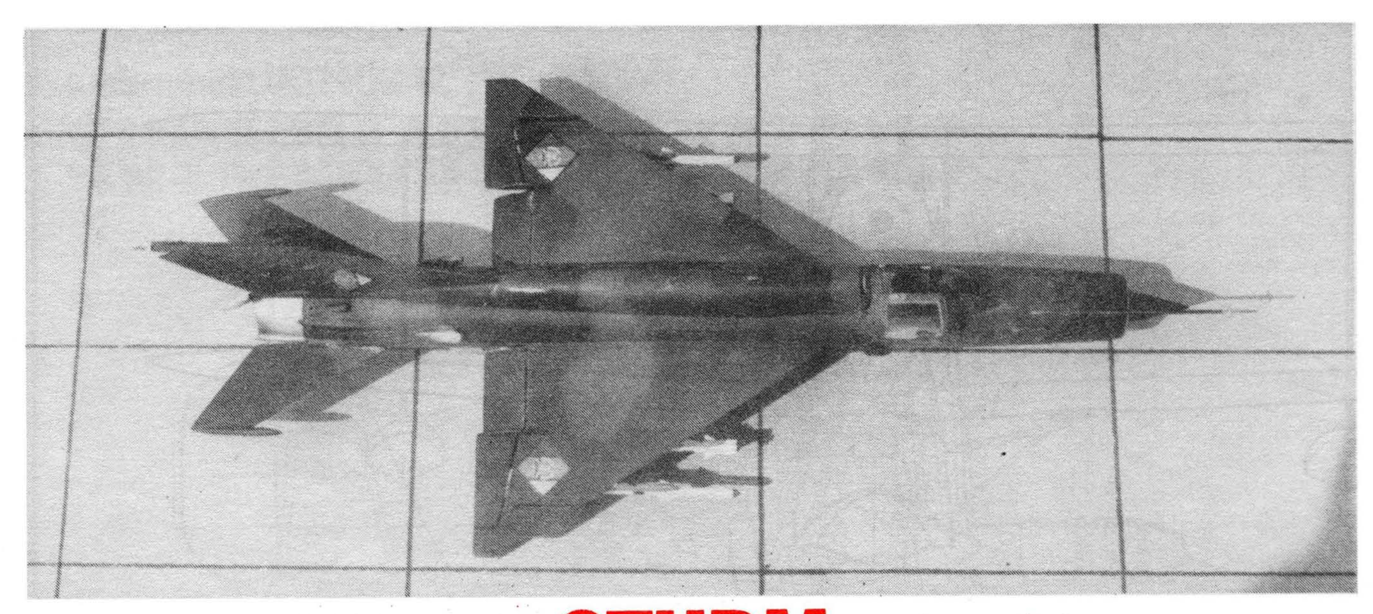
Kristian Töpfer

mbh-miniFLUGZEUG 12

SUPERMARINE WALRUS



Text zu dieser Zeichnung in mbh 12'88.
Zeichnung: Michael Römer



STURM auf die Schallmauer

In mbh 8, 11 und 12'88 veröffentlichten wir Beiträge zur Entwicklung der MiG-Flugzeuge, und zwar Flugzeuge der ersten Generation bis zur vierten Generation. Anschließend folgten Hinweise zum Um- und Selbstbau für den Plastmodellbauer, erläutert anhand von Zeichnungen. Mit den speziellen Hinweisen zum einzelnen Typ sowie der Farbgebung beendet der Autor seine Ausführungen.

MiG-21R
Die MiG-21R wurde aus der MiG-21M entwickelt und hat deshalb die gleichen Grundmerkmale. Das heißt, es fehlen Schmutzabweiserbleche unter der Starterklappe und Periskop auf dem Kabinendach. Die Bleche sind weggelassen, die zugehörigen Nieten überschliffen worden. Das Periskop sollte man vorsichtig mit einer Rasierklinge abtrennen. Diese Stelle wird nachgeschliffen, anschließend neu poliert. Die Kanone entfällt ebenfalls. An ihrer Stelle bringt man einen kleinen Kamerabehälter an. Unter dem Rumpf wird einer von zwei möglichen Aufklärungsbehältern angeklebt. Die Behälter muß man, da sie der Bausatz nicht enthält, aus entsprechend dickem Plastmaterial nach Zeichnung selbst herstellen. Es sei noch einmal darauf verwiesen, daß neben Zeichnungsunterlagen zusätzliche Fotos von dem Originalflugzeug unentbehrlich sind. Bei modernen Militärflugzeugen ist das nicht immer einfach, aber für die MiG-21 sind fast alle Details und Versionen fotografisch belegt.
Bei der MiG-21R sind an den Tragflächenspitzen noch kleine Keulen angebracht, die problemlos aus Gußästen gefertigt werden können.

MiG-21SMT
Die MiG-21SMT ist aus der MiG-21MF entwickelt worden. Sie hat die gleichen Grundmerkmale. Äußerlich unterscheiden sich beide Flugzeuge durch den größeren Rumpfrücken der MiG-21SMT. Diese „Beule" muß Schicht für Schicht aufgespachtelt werden. Dabei ist immer auf gute Trocknung der einzelnen Schichten zu achten. Anschließend wird verschliffen und vorsichtig graviert. Zuletzt leimt man den Hilfslufteinlaßstutzen auf den „Buckel".

MiG-21bis
Die MiG-21bis unterscheidet sich in zwei Dingen grundlegend von der MF, und zwar durch den umkonstruierten Rumpfbug sowie den vergrößerten Rumpfrücken. Vor dem Zusammenbau der Rumpfhälften ist es erforderlich, den vorderen Führungsring für den Lufteinlaßkegel abzuschleifen. Beim Zusammenbau wird der Einlaßkegel nicht mit eingeklebt. Der gesamte Bug wird vor dem Ankleben des Endringes (Teil 11) durch Abschleifen um zwei Millimeter gekürzt. Die genauen Maße sind der Zeichnung zu entnehmen. Dabei ist zu beachten, daß der Bug oben einen knappen Millimeter länger ist als unten. Anschließend ist der Endring anzukleben und so zu verschleifen, daß ein maximaler Einlaßdurchmesser entsteht. Die Vorderkante wird dabei messerscharf. Jetzt kann man den angespitzten Einlaßkegel einkleben. Der Rumpfrücken muß, wie bei der SMT, aufmodelliert werden. Er ist aber kleiner als der der SMT. Hierbei müssen zwei etwa acht Millimeter lange Kanten kurz vor dem Leitwerk (links und rechts) entstehen.
Viele der MiG-21bis haben zwei bogenförmige Antennen. Die eine befindet sich unter dem Bug, die andere auf der Seitenflosse. Näheres ist der Zeichnung zu entnehmen.

MiG-21PFM
Die MiG-21PFM entstand vor der MF. Sie unterscheidet sich in einigen Details von dieser. Im Gegensatz zu den vorher beschriebenen Umbauten muß bei dieser Version der Rumpfrücken abgefeilt und neu verspachtelt werden. Die Tragflächen haben jeweils nur einen Außenlastträger, so daß man die Löcher für den zweiten verspachteln muß. Die Kanone wird nicht angebracht. Gleiches geschieht mit den Schmutzabweiserblechen. Allerdings sind Flugzeuge dieser Version nachträglich mit entsprechenden Blechen ausgerüstet worden (LSK der DDR). Das Staurohr sitzt bei der PFM genau mittig auf dem Rumpfbug und hat keine Sensoren an der Spitze. Das Periskop muß wie bei der R-Version entfernt werden. Die Nieten und Stöße, die im Zusammenhang mit Staurohr, Kanone und Schmutzabweiserblech stehen, werden abgeschliffen. Auf den Rumpfrücken klebt man eine kleine Antenne und einen Steg, während an der linken Wurzel der Seitenflosse ein kleiner Lufteinlaßstutzen befestigt wird.

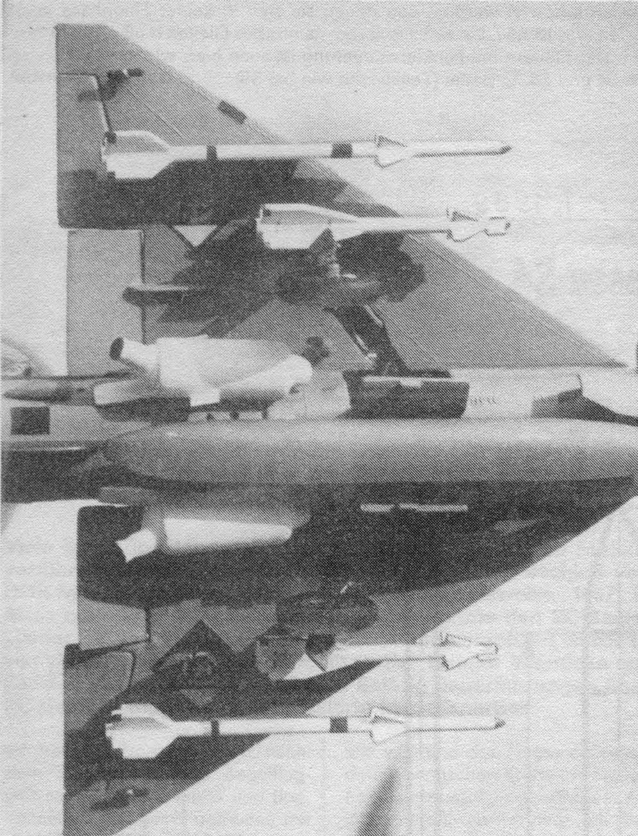
Weitere Umbaumöglichkeiten
Ohne größeren Aufwand ist der Umbau zur MiG-21M (siehe dazu MiG-21R) möglich. Der Umbau zur F-, PF- oder M-Variante ist weitaus komplizierter und wird deshalb nicht beschrieben.

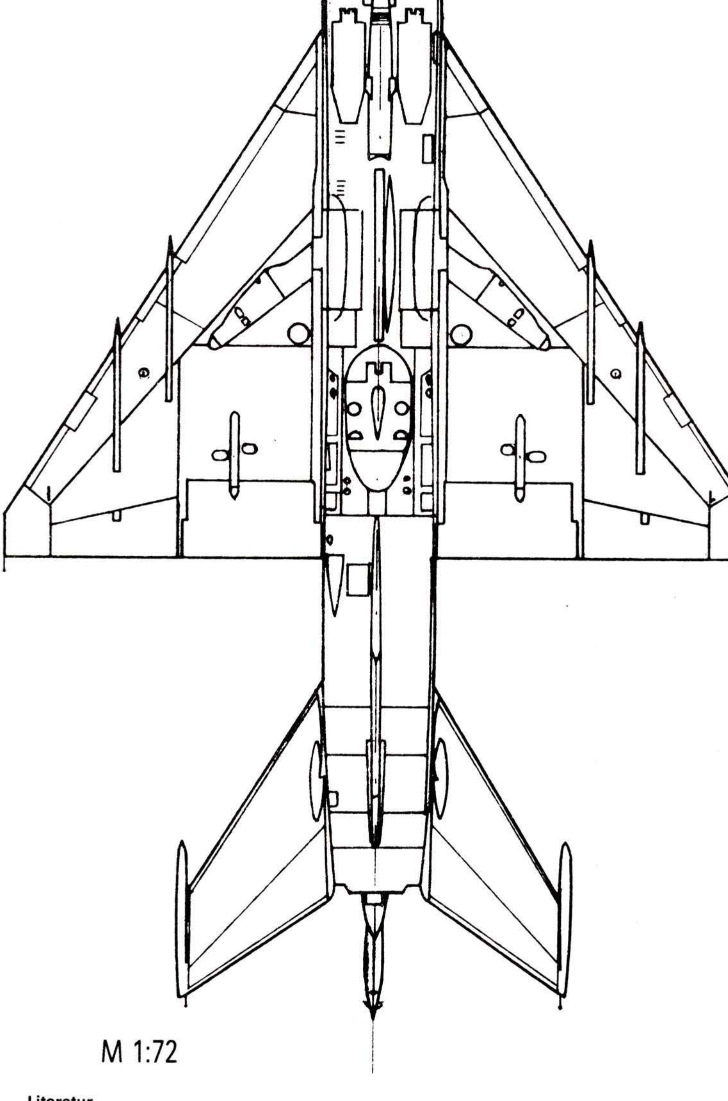
Farbgebung
Die Farbgebung ist vom Einsatzland und der Einsatzzeit abhängig. Waren die ersten MiG-21 fast ausschließlich noch in Naturmetall gehalten, so kamen später hellgraue dazu. Heute hat sich im allgemeinen eine mehrfarbige Sichtschutztarnung durchgesetzt.
Für unsere Modellbauer von besonderem Interesse sind die MiG-21 der LSK unserer Republik.
Leider gibt es dabei ein bisher ungelöstes Problem für den Plastmodellbauer. Es existieren nämlich keine akzeptablen Hoheitszeichen-Schiebebilder im Maßstab 1:72 für die DDR-LSK. Die von der ČSSR-Firma „modela" für die MiG-15 produzier-

MiG-21bis



Bei den in mbh 11'88 auf den Seiten 12/13 abgebildeten Zeichnungen müssen die Überschriften MiG-21F13 sowie MiG-21bis ausgetauscht werden.





ten Schiebebilder sind in der LSK-Variante leider nicht verwendbar. Die dem neuesten „Plasticart"-Bausatz der An-14 beigelegten sind nicht originalgetreu. Für die anderen sozialistischen Staaten sind Nationalitätenkenner vorhanden. Die verschiedenen Modelle von KP bilden dafür die Basis.
Ein schon angesprochener Schiebebildersatz von „modela" enthält neben den leider nicht verwendbaren DDR-Kennern welche der UdSSR, der VR China, des Iraks und Finnlands. Die Sichtschutztarnung der MiG-21 ist seidenmatt und kann auch geringe Verwitterungsspuren aufweisen. Dem Erfindergeist bei der Farbgebung sind keine Grenzen gesetzt, und es gab auch in mbh dazu schon einige Anregungen. Die Abdeckung der Antennen ist aus dunkelgrünem Plastmaterial hergestellt. Die Radscheiben sind olivgrün und das Fahrwerk grau gespritzt.
Die Fahrwerksschächte sind graugrün, die Hauptfahrwerksklappen am Rumpf in hellblau gespritzt. Der vordere Ring am Lufteinlauf, das letzte Stück des Schubrohres, die Verkleidung der Kanonenrohre und die Verstärkung des Rumpfbodens vor der Kanone sind nirostafarben.
In die Tragflächenvorderkante können noch die Positionslichter, aus grünem und rotem durchsichtigem Plastmaterial gefertigt, eingesetzt werden. Auch hierbei gilt: Je mehr Unterlagen, um so besser das Modell.

Michael Georgi

Literatur
K. H. Eyermann, MiG-Flugzeuge, Berlin 1987
P. Butonski, Samolotmyslinski MiG, Polen, 1986
Letectvi + kosmonautika, 12/80, 13/80, 8/87, 23/87, ČSSR
Skrzydlata Polska, 1986, 1987, Polen
Volksarmee, 1986, 1987, Berlin
Krilia Rodiny, 10/75, 3/84, UdSSR
Armeemuseum der DDR, Potsdam
Bausatz MiG-21MF, Kovozavody Prostejov, ČSSR
Bausatz MiG-21SMT, MUP, UdSSR

FOTOS: GEORGI

NEUE REGELN im Raketenmodellsport

Die FAI beschloß im vergangenen Jahr Regeländerungen im Raketenmodellsport. Diese sollen dazu beitragen, den Raketenmodellsport zuschauerfreundlicher zu gestalten. Dabei wurden zwei neue Klassen ins Leben gerufen. Es gibt nun folgende: S1 (Höhenmodelle), S2 (Lastenmodelle), S3 (Fallschirmdauerzeitmodelle), S4 (Abwurfgleitermodelle), S5 (Maßstabhöhenmodelle), S6 (Bremsbanddauerzeitmodelle), S7 (Maßstabmodelle), S8 (Raketengleitermodelle), S9 (Hubschraubermodelle), S10 (Tragflügeldauerzeitmodelle).

Was besagen die neuen Vorschriften?

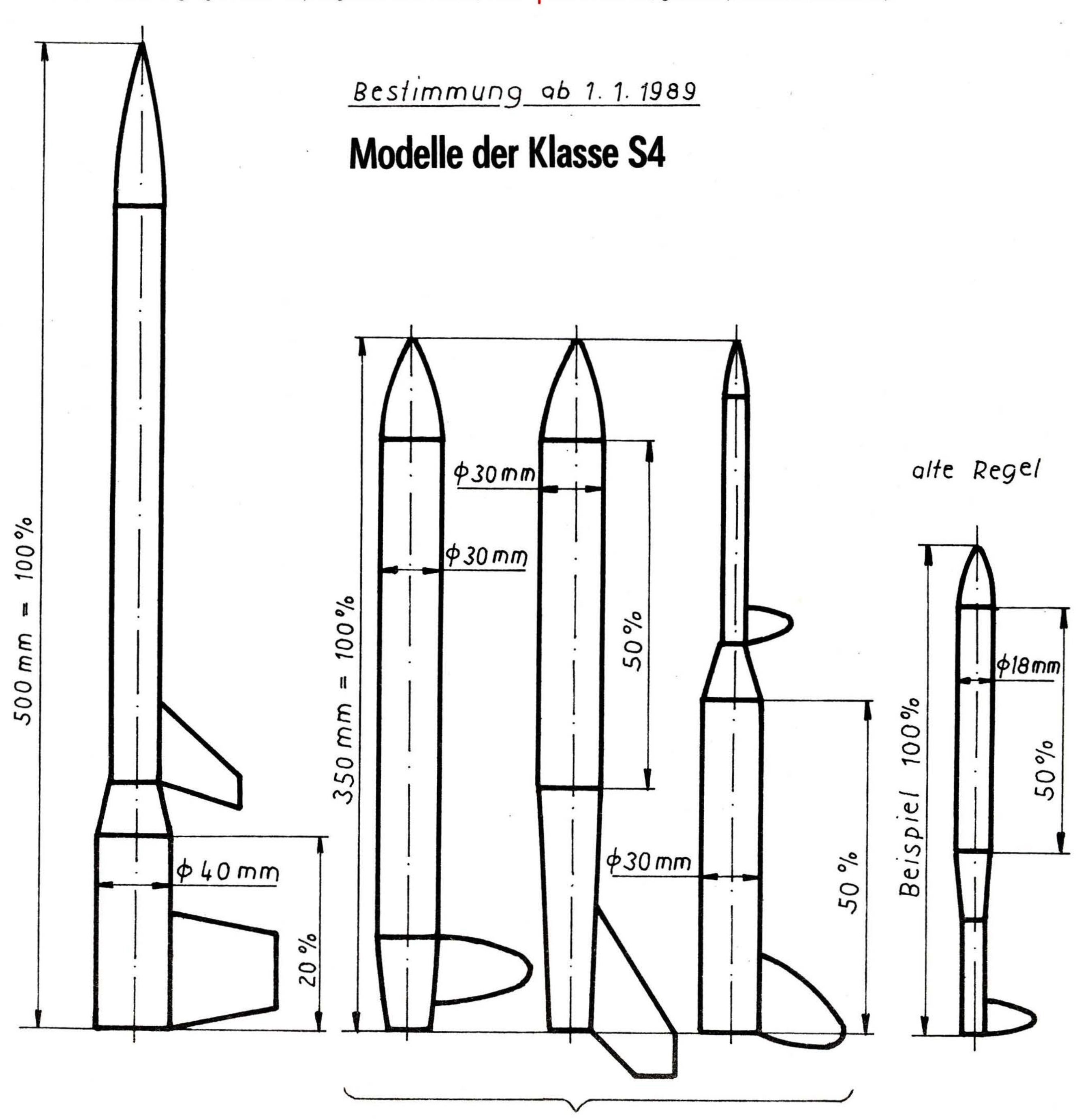
Modelle der Klassen S1, S2, S3, S6 sowie S10 müssen mindestens für die halbe Rumpflänge einen Durchmesser von mindestens 30 mm aufweisen. Beim Modell der Klasse S5 muß er 40 mm betragen. Die Rumpflänge darf bei den Klassen S1, S2, S3, S6, S9 und S10 nicht kürzer als 350 mm sein. Wie bisher ist für die einzelnen Klassen die Maximalmasse vorgegeben. Das gilt auch für Raketengleiter. Jeder Sportler bemüht sich deshalb, seinen Gleiter so leicht wie nur möglich zu bauen. Neu ist nun, daß bei den Gleitern (S4 und S8) die minimale Startmasse mindestens 30 Prozent der Maximalmasse der jeweiligen Teilklasse betragen darf. Weiterhin wurde festgelegt, daß Rogallogleiter oder andere Flugkörper mit flexiblen Tragflächen in der Klasse S4 nicht mehr starten dürfen. Damit bekommt die Klasse S4 mit starren Tragflügeln ihren ursprünglichen Sinn wieder, Flexibelgleiter starten künftig in der neugebildeten Klasse S10.

Eine neue Klasse wurde für Hubschraubermodelle eingeführt. Der Wettbewerb für Hubschraubermodelle enthält Wettkampfserien, die für jede einstufige Modellrakete offen sind, die das Prinzip der Autorotation als einziges Mittel der Bremsung nutzt. Anliegen und Ziel des Wettbewerbes bestehen darin, die längste Flugdauer unter Verwendung eines Autorotationssystems zu erreichen. Hier die einzelnen Parameter:

Klasse	Ges.-Impuls	Maximalmasse	Maximalzeit
S9A	0,00–02,50	60,00 g	120,00 s
S9B	2,51–05,00	90,00 g	180,00 s
S9C	5,01–10,00	120,00 g	240,00 s
S9D	10,01–20,00	240,00 g	300,00 s

Tragflügelwettbewerb (S10)

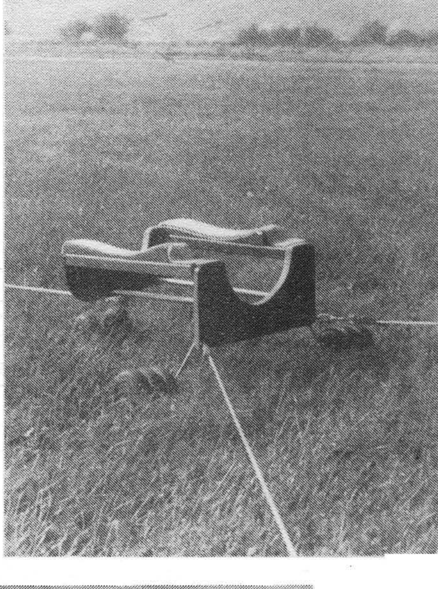
Hier geht es speziell um Wettkampfserien mit Rogallogleitern oder ähnlichen Flugkörpern mit flexiblen Flügeln. Sie können von einstufigen Trägerraketen gestartet werden, von denen sie sich in keiner Flugphase lösen dürfen, das ist neu. Ein stabiles aerodynamisches Gleiten muß erreicht werden. Das Steuern mit Funkfernsteuerung ist auch hier, wie in den Teilklassen S4 und S8, gestattet (Teilklassen wie bei S9). **Gottfried Tittmann**





▲ JANTAR B2 in Startbereitschaft

Bild 1 ▶

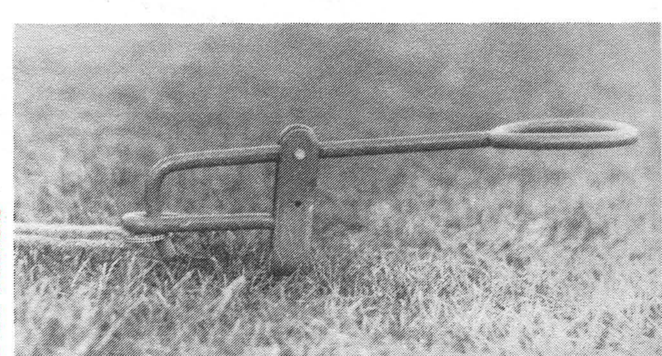


Der liegend eingebaute Motor ist kaum sichtbar ▼





Bild 2 ▼



FOTOS: WERNICKE

Abenteuer mit dem JANTAR B2

Viele Leser und Modellsportler sind immer wieder von Modellvorführungen zu Schauveranstaltungen oder als Abschluß von DDR-Meisterschaften fasziniert. Wer beispielsweise 1987 in Riesa oder 1988 in Havelberg dabei war, konnte den RC-Segler „Jantar B2" in „Aktion" erleben. Gebaut und vorgeführt wurde er von dem bekannten GST-Modellsportler Helmut Wernicke aus Rathenow. Er vermittelt in diesem Beitrag Bauerfahrungen über RC-Großflugmodelle an interessierte Modellsportler.

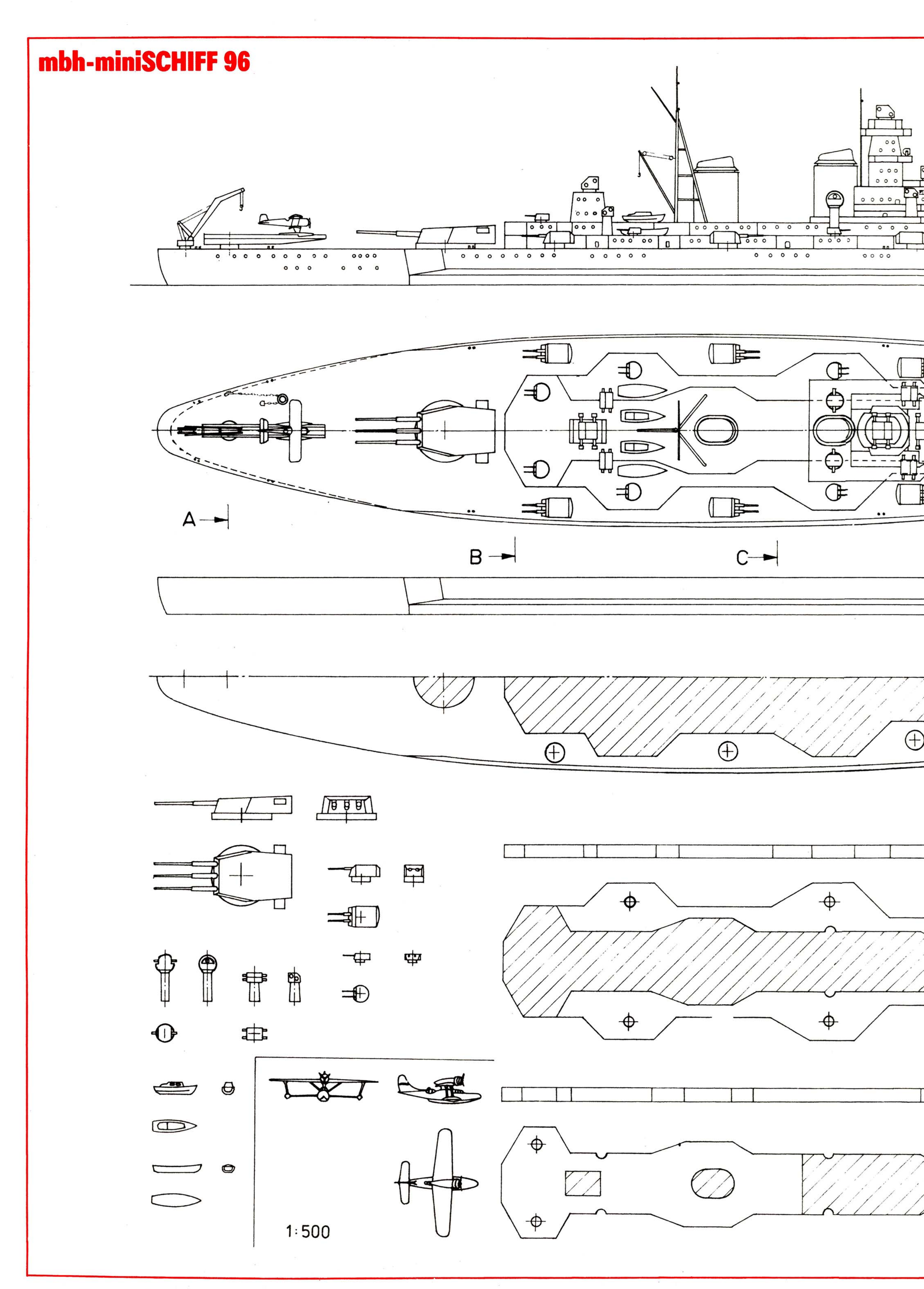
Ich hatte mir vorgenommen, nachdem ich bereits viele Segelflug- und Motormodelle baute und flog, einmal ein RC-Großflugmodell mit einer Spannweite von 5000 mm zu bauen und das Flugverhalten zu testen. Die Flugmodellsportbestimmungen der DDR erlauben den Bau von RC-Flugmodellen bis zu einer Flugmasse von 5,0 kg, einem maximalen Flächeninhalt von 150 dm² und einer Spannweite von 5000 mm. Das RC-Großflugmodell sollte auf jeden Fall ein naturgetreuer Nachbau eines Originals sein. Während eines Lehrgangs ergab sich die Möglichkeit, das polnische Hochleistungssegelflugzeug „Jantar B2", Spannweite 20,5 m, genauestens bis ins Detail anzusehen. Dort bot sich auch die Gelegenheit, einen GFP-Rumpf des „Jantar B2" im Maßstab 1:4 zu bauen.

Der Bau eines Flugmodells in dieser Größenordnung ist zeitaufwendig, muß sehr sorgfältig und genau ausgeführt werden, wenn man erfolgreich damit fliegen will. Zunächst muß man sich bei dieser großen Spannweite das entsprechende Profil auswählen. Es muß eine sehr große Dicke haben, um alle während des Fluges auftretenden dynamischen Kräfte mit Sicherheit zum Rumpf zu übertragen. Als Wurzelprofil verwendete ich das FX 67-K-170. Im weiteren wurden die Profile gestrakt. Für die Flügel, zweimal 2500 mm, war eine Negativhelling notwendig, um die erforderliche Baugenauigkeit einzuhalten. Damit sich diese langen Flügel im Flugbetrieb nicht zu sehr durchbiegen, kam nur die Bauweise mit der größten Stabilität, also der Kastenholm, in Betracht. Die Leisten für diesen Kastenholm wurden aus astfreiem Kiefernholz gefertigt. Die Maße waren 2500 mm × 20 mm × 10 mm. Nach den Enden zu sind sie auf 10 mm × 5 mm verjüngt worden. Das zeitweilige Höhenleitwerk wurde als Pendelruder aufgebaut. Während des gesamten Modellaufbaus sollte man darauf achten, daß leicht gebaut wird, aber trotzdem die erforderliche Stabilität erreicht.

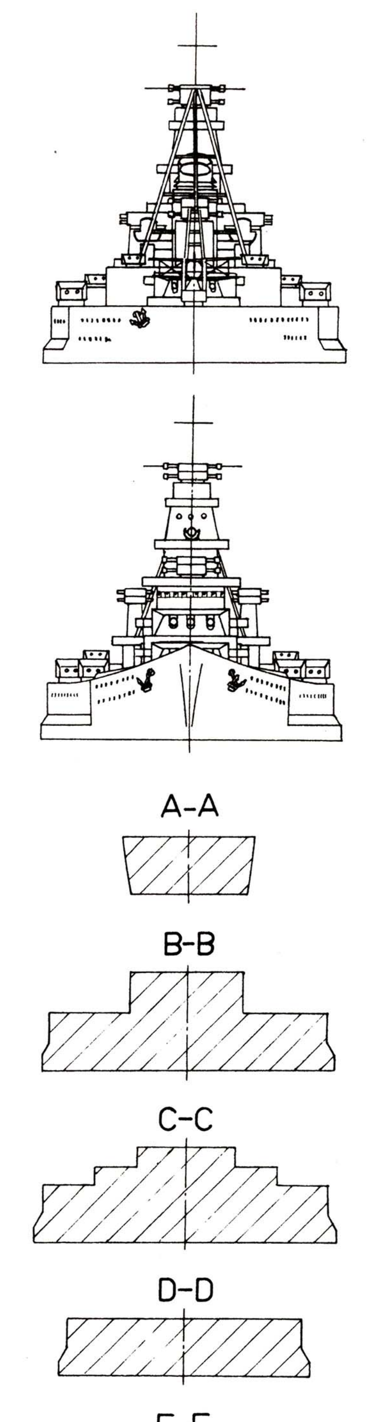
Der GFP-Rumpf wurde, wie das Original, weiß gespritzt. Flügel und Höhenleitwerk sind mit weißer Bügelfolie versehen worden. Das ergab eine sehr glatte Oberfläche. Da man bei dieser großen Spannweite nicht ohne Querrudersteuerung auskommt, wurden Querruder von je 900 mm Länge eingebaut, und zwar mit differenziertem Ruderausschlag, der nach unten kleiner und nach oben größer sein muß. Auf den Einbau von Bremsklappen und Einziehfahrwerk mußte aus Massegründen verzichtet werden. Um beim Starten des RC-Großflugmodells auf eine Motorwinde verzichten zu können, wurde ein sowjetischer 6,5-cm³-Motor eingebaut, liegend, der im Flugbild kaum sichtbar ist. Die RC-Steuerung erfolgt mit einer FM-7-Anlage. Die Empfängerantenne wurde in den Rumpf eingeharzt. Diese Methode hat sich sehr gut bewährt, da sie die Empfangsreichweite nicht beeinflußt. Über Funk können vier Funktionen gesteuert werden: Höhenruder, Seitenruder, Querruder und Gasdrossel. Für die Querrudersteuerung wurde ein Ruderservo mit einem Drehmoment von 40 Ncm eingesetzt.

Die Flugerprobung erfolgte auf einem GST-Segelflugplatz. Gleich der erste Start (Handstart) war erfolgreich. Der 6,5-cm³-Motor zog den „Jantar B2" kraftvoll in die Höhe, der Motor mußte nach kurzer Zeit gedrosselt werden. Es war ein herrliches Flugbild, das den bemannten Segelflugzeugen verblüffend ähnelte. Um nicht immer den etwas schwierigen Handstart durch einen Helfer ausführen zu lassen, wurde 1987 eine neue Startmethode entwickelt. Hierbei erinnerte ich mich an alte Zeiten, als wir noch in Stölln/Rhinow mit dem Fluggleiter „SG 38" flogen. Er wurde mit zwei Gummiseilen gestartet. Also ist ein entsprechender Startwagen entworfen worden. Der „Jantar B2" liegt auf diesem Startwagen (Bild 1), an dem im Winkel von etwa 30 Grad zwei Gummiseile gespannt und mit großen Erdnägeln am Boden befestigt sind. Bei laufendem Motor wird der Startwagen mittels einer Fußkupplung (Bild 2) in Bewegung gesetzt. Durch die starken Gummizugkräfte und die Motorzugkraft wird der Startwagen mit dem Modell so stark beschleunigt, daß der Segler bereits nach wenigen Metern aus dem Startwagen abhebt. Die Steuerung eines solchen Modells kann man keinem Anfänger im RC-Flug empfehlen. Beim Vorführen von Flugmodellen, besonders von RC-Großflugmodellen, werden an die RC-Piloten hohe Anforderungen betreffs Flugsicherheit und sicherer Beherrschung der gesamten Technik gestellt.

Technische Daten des „Jantar B2", M 1:4
Spannweite: 5000 mm,
Länge: 1780 mm,
Flügelfläche: 102 dm²,
Flügelprofil: FX 67-K 170/Clark Y,
Flügel V-Form: 4 Grad,
Flügelstreckung: 24,5
Leermasse: 4985 g,
Motor (UdSSR): MDS – 6,5 cm³.


mbh-miniSCHIFF 96
A
B
C
1:500

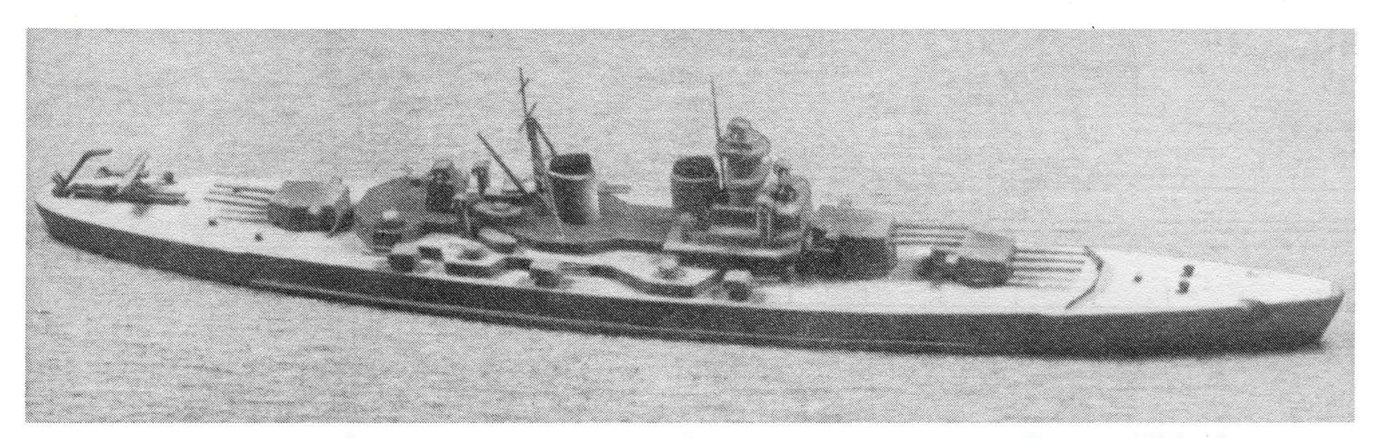
Schlachtschiff
SOVETSKIJ SOJUS



Literatur
Morskoy Sbornik 8/72, 5/75, 2/81
Sudostroenie 4/79, 10/85
S. Breyer: Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905–1970, München 1970
W. Kopenhagen: Lexikon Sowjetluftfahrt, transpress, Berlin 1986
U. Israel: Die Bordfliegerkräfte der sowjetischen Seekriegsflotte, Marinekalender der DDR 1979

Zeichnung: Herbert Jordan

Schlachtschiff SOVETSKIJ SOJUS



Minimodell des Autors

Nach dem Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution und der erfolgreichen Verteidigung ihrer Errungenschaften begann die Sowjetunion mit dem Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Wirtschaft. Die ersten Fünfjahrpläne führten zu einem Anwachsen der ökonomischen und militärischen Stärke der Sowjetunion. Somit wurde die materielle Basis geschaffen für den Aufbau einer starken Hochseeflotte, die dem Verteidigungsbedürfnis in Anbetracht der gespannten internationalen Lage der dreißiger Jahre entsprach.

In drei Schiffbauprogrammen von 1926 bis 1937 wurde der Bau einer großen Anzahl von Kampfschiffen beschlossen. Neben Unterseebooten, Zerstörern und Kreuzern enthielten die Programme auch Schlachtschiffe des Typs SOVETSKIJ SOJUS, die nach den Worten des Flottenadmirals S. G. Gorschkow, entsprechend ihrer projektierten technisch-taktischen Daten, zu den stärksten der Welt zählen sollten.

An der Projektierung war, wie bei den Kreuzern KIROW und bei Großzerstörern, der italienische Konzern Ansaldo beteiligt. Die Kiellegung der ersten beiden von vier geplanten Schiffen begann 1938 für die SOVETSKIJ SOJUS in Leningrad und für die SOVETSKAJA UKRAINA in Nikolajew.

Zur Zeit des Überfalls der faschistischen deutschen Wehrmacht auf die Sowjetunion im Juni 1941 sollen beide Schiffe bis kurz vor dem Stapellauf fertig gewesen sein. Bereits 1940 wurde jedoch das Bautempo zugunsten anderer Zweige der Kriegsindustrie wegen der drohenden Kriegsgefahr verringert. Bekannt ist, daß 1939/40 ein Versuchstyp des 406-mm-Drillingsturms getestet wurde, mit dem bei 1108 kg Geschoßmasse Schußweiten von 45,6 km erreicht wurden. Dieser Turm kam auch von August 1941 bis Juni 1944 bei der Verteidigung von Leningrad zum Einsatz.

Weiterhin wurden aus dem Panzermaterial der SOVETSKIJ SOJUS zahlreiche gepanzerte Feuerstellungen gebaut, die einen wertvollen Beitrag zur Verteidigung Leningrads erbrachten.

Nach Kriegsende wurde an keinem der beiden Schiffe der Bau wieder aufgenommen.

Authentische Pläne über diesen Schlachtschiffstyp sind nicht verfügbar. Über das geplante Aussehen kann aus vorliegenden Informationsquellen entnommen werden, daß eine relativ große Ähnlichkeit zu den italienischen Schlachtschiffen der „Vittorio Veneto"-Klasse bestanden hätte. So ließen die Rümpfe zum Beispiel den bei den italienischen Schiffen vorhandenen sogenannten Pugliese-Panzer erkennen, der im besonderen den Unterwasserschutz mit dem Schutz gegen steil einfallende Bomben und Granaten durch eine spezielle Anordnung der Außenpanzerung, der Panzerdecks und Panzerlängsschotten, in Verbindung mit der Außenhaut, zu einem System vereint. Die Abmessungen des Rumpfes sind mit 262,00 m Länge und 39,70 m Breite bekannt.

Unterschiedliche Angaben liegen über die Größe vor, die bei der Typverdrängung von 46000 t bis 59000 t und bei der Maximalverdrängung bis 65000 t reichen. Die Geschwindigkeit sollte bei 231000 PS (169900 kW) 28 kn bis 29 kn betragen. Als Bewaffnung wurden neun 406-mm-, zwölf 152-mm- oder 132-mm-, zwölf 76-mm- und 32 37-mm-Geschütze sowie vier Bordflugzeuge angegeben.

Als Bordflugzeuge wären mit großer Wahrscheinlichkeit Flugboote des Typs KOR-2, später als Be-4 bezeichnet, zum Einsatz gekommen. Von diesem Typ, von Berijew konstruiert, wurden 1941 bis 1945 begrenzte Stückzahlen gefertigt. Es handelte sich um ein kleines, aber leistungsstarkes Flugboot in Ganzmetallbauweise, welches für Katapultstart geeignet war.

FOTO: JORDAN

Aus vorstehenden Angaben geht hervor, daß es sich bei unserem mbh-miniplan nur um einen gegißten Plan handeln kann. Es wurde dabei bewußt auf weitere Details verzichtet, die durchaus noch beim Maßstab 1:1000 zu fertigen sind. Deshalb bleibt es dem Modellbauer überlassen, diese hinzuzufügen, soweit sie nicht reiner Phantasie entspringen. Das betrifft zum Beispiel die 37-mm-Flak, Niedergänge auf dem Oberdeck, Poller u. ä.

Als Anstrich sollte allgemein Kampfschiffgrau, für das Oberdeck holzfarbener Ton, Aufbautendecks Dunkelbraun und für Anker, Poller und achteren Mast über Schornsteinhöhe Schwarz gewählt werden.

Herbert Jordan

Der Gefriertrawler Seiner GTS Typ 333 Atlantik wurde als Nachfolgertyp des Supertrawlers auf der Volkswerft Stralsund gebaut. 1981 erfolgte die Übergabe der ersten Schiffe an die Sowjetunion. Das teilautomatische Fischereifahrzeug kann als Hecktrawler sowie als Seiner betrieben werden. Für die Schleppnetzfischerei wurde vom VEB Klement-Gottwald-Werk Schwerin eine Mehrtrommelhilfswinde für den Gefriertrawler Seiner neu entwickelt. Auf der Backbordseite des ersten Aufbaudecks ist ein Fischereiarbeitsboot angeordnet, eine Seinerwinde auf dem Vorschiff des GTS kommt bei der Ringwadenfischerei zum Einsatz.

Die Länge des Schiffes (63 m) sowie die Vielfalt der Ausrüstungsgegenstände erweckten bei mir das Interesse an diesem Schiffstyp. Nach Erscheinen des GST-Bauplanes machte ich mich an die Arbeit. Das Modell sollte in der Klasse F2-A eingesetzt werden, somit entschied ich mich zum Bau im Maßstab 1:100. Da sämtliche Aufbauten und Masten sowie die Ausrüstungsgegenstände aus 0,3-mm-Aluminium gefertigt wurden, hatte ich keine Masseprobleme. Nach dreijähriger Bauzeit war das Modell fertig. Beim Start zur Weltmeisterschaft 1987 in Schwerin erhielt ich 92,67 Baupunkte. Mit 100 Fahrpunkten konnte ich so den 5. Platz erreichen. 1988 bei der DDR-Meisterschaft in Merseburg errang ich mit 198 Punkten den DDR-Meistertitel.



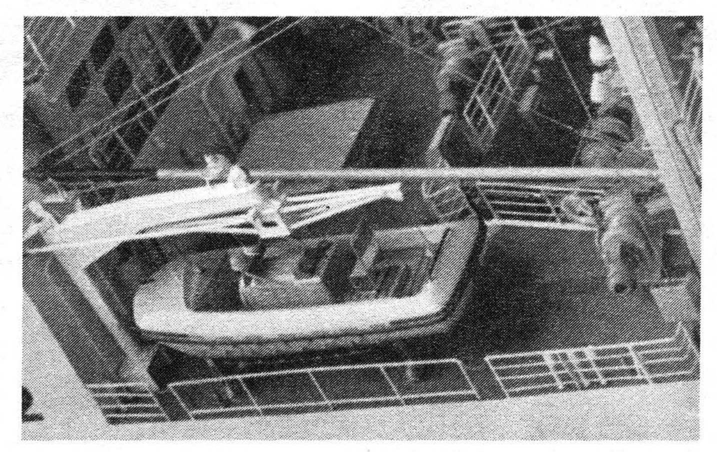
Zu unserem Titel

GST-SPITZENMODELL

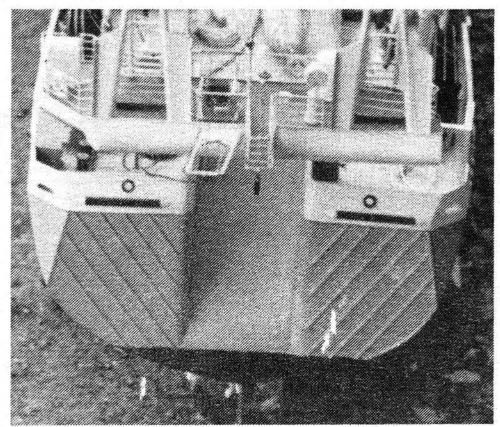
erbaut von Wolfgang Nietzold, Crimmitschau

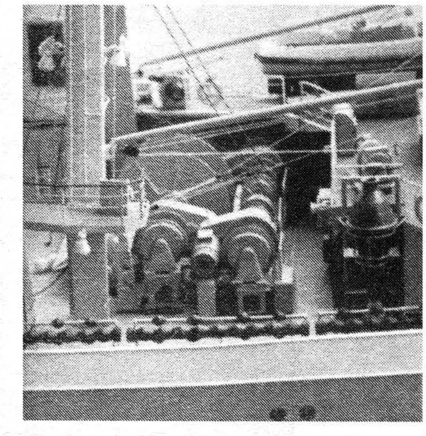


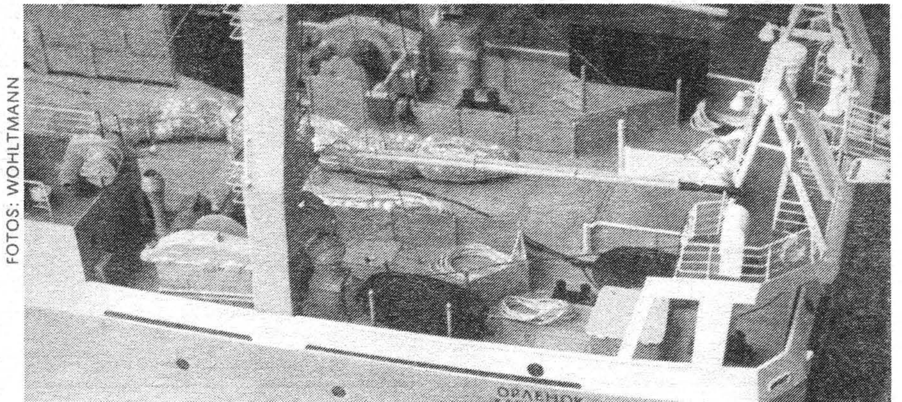












FOTOS: WOHLTMANN

Zu unserer Beilage

Der NIETLOGGER

Mit dem Nietlogger begann die DDR-Loggerproduktion

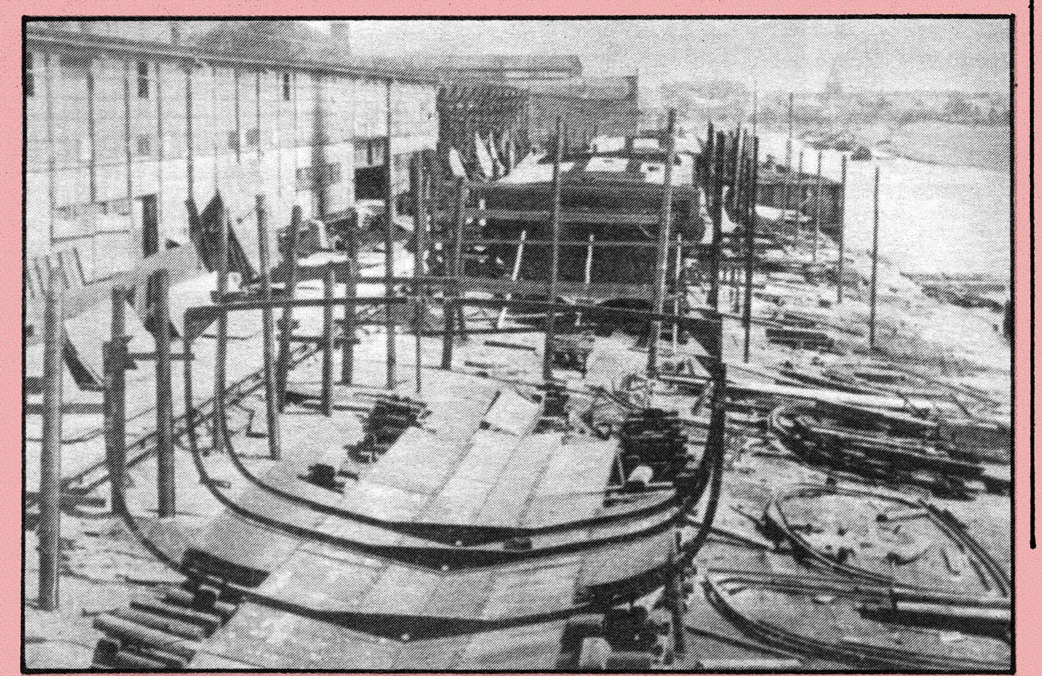
In Boizenburg erbauter Nietlogger ROS-105 KARL LIEBKNECHT (später Fischereiforschungsschiff)

In der Chronik der Bauleistungen des DDR-Schiffbaus nimmt der Logger als am häufigsten gebauter Schiffstyp für alle Zeiten eine Sonderstellung ein. Insgesamt 1060 Einheiten einschließlich der Modifikation Kühllogger (172), Tanklogger (38), Mannschaftstransporter (8), Ausbildungsschiff (2), Vermessungsschiff (1) und Forschungsschiff (1) übergaben die DDR-Werften im Zeitraum vom 31. Mai 1949 bis zum 14. August 1958. (Außerdem bauten die Schiffsreparaturwerft Genthin und die Boots- und Reparaturwerft Greifswald das Werkstattschiff BEREITSCHAFT auf der Basis des Loggerentwurfes). Die weitaus größte Anzahl (1019) übernahm die Fischwirtschaft der UdSSR.

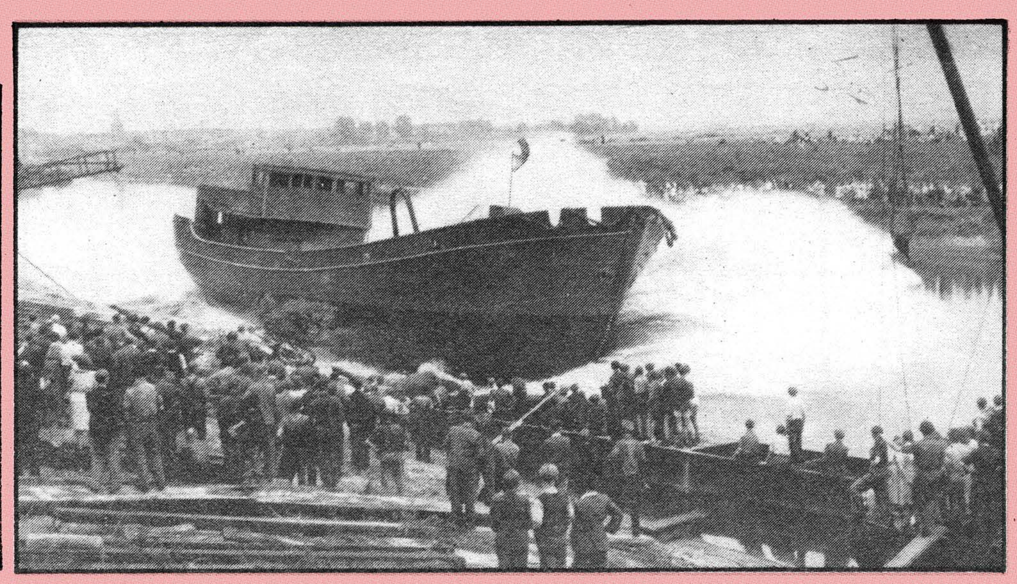
Aus der Sicht unserer Hochseefischer, denen bis 1950 nur 17-m- und 21-m-Kutter zur Verfügung standen, war der Logger der erste „große" Schiffstyp, mit dem sie Jahresfänge von etwa 1000 t erzielten. Sie bewahren ihn als ein sehr seetüchtiges und ihre Laufbahn wesentlich prägendes Fischereifahrzeug der Aufbaujahre und halten ihn wie eine Jugendliebe in bleibender Erinnerung.

Aus schiffbaulicher Sicht war der außerordentlich große Bedarf an diesem Typ die eigentliche Herausforderung, denn die Entwicklung, Produktion und Beschaffung der Zulieferausrüstung und vieler Zubehörteile sowie das Überführen an die Küste waren ja generelle Probleme jener Zeit. Ursprünglich, am 28. März 1946, durch Anordnung der sowjetischen Militär-Administration als „Fahrzeug mit genietetem Eisenschiffskörper und teilweise angewandter elektrischer Schweißung bei weniger verantwortlichen Teilen des Schiffes" bestellt und in Boizenburg, Roßlau, Brandenburg und Rostock auch so gebaut, mußte gerade mit diesem Schiffstyp in sehr kurzer Zeit der Durchbruch zur Vollschweißung erzielt werden. Das war unabdingbare Voraussetzung für die fließende Fertigung und die rationelle Sektionsbauweise.

Diese erforderten geradezu revolutionäre Umwälzungen im Denken, das schweißgerechte Konstruieren, weitverbreitete Vorurteile abzubauen und die völlige Abkehr von der althergebrachten, traditionellen und handwerklichen Einzelteilbaufolge. Nach bahnbrechenden Leistungen auf diesem Gebiet

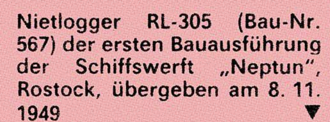


Klassische Nietbauweise in Boizenburg

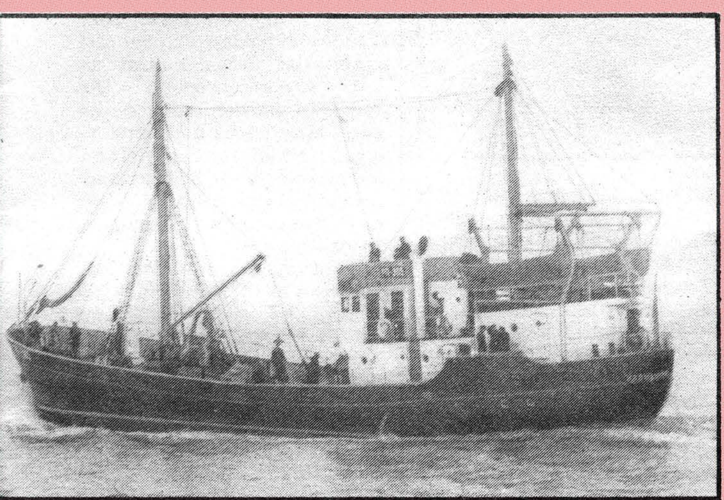


Querstapellauf des ersten Loggers in Boizenburg

FOTOS: SAMMLUNG AUTOREN, BEDAU, STROBEL, WINKLER

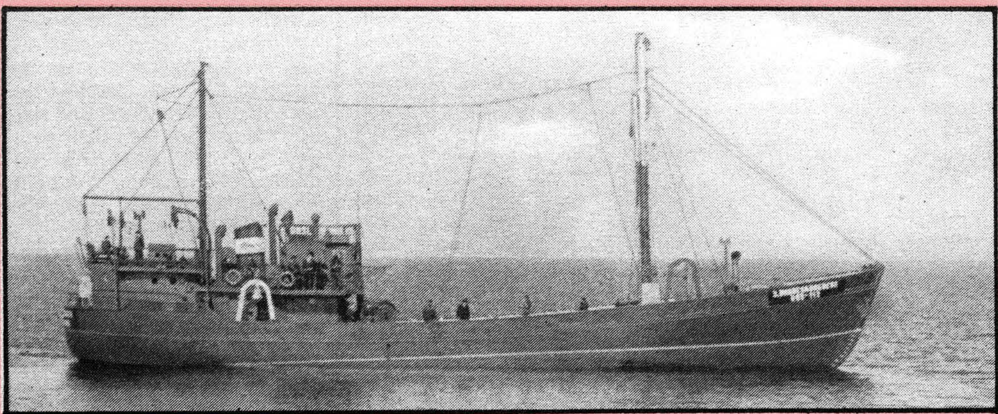


Nietlogger RL-305 (Bau-Nr. 567) der ersten Bauausführung der Schiffswerft „Neptun", Rostock, übergeben am 8. 11. 1949 ▼

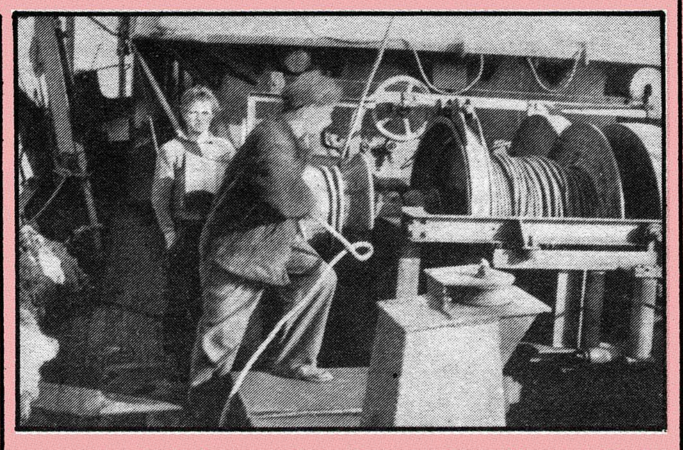




▲ Nietlogger RL-335 (Bau-Nr. 669) in abgewandelter Bauausführung der Schiffswerft „Neptun" Rostock. Übergeben am 9. 8. 1950



Nietlogger ROS-112 3. BUNDESKONGRESS der Roßlauer Schiffswerft während der Werfterprobung. Am 22. 12. 1950 in Dienst gestellt



Spillarbeiten an der Netzwinde, dem Hauptarbeitsmittel der Hochseefischer

nahm die am 15. April 1948 gegründete Volkswerft Stralsund 1949 die Produktion vollgeschweißter Logger auf, erreichte 1957 eine Jahresproduktion von 105 Logger und übergab insgesamt 594 Einheiten und damit über die Hälfte aller gebauten bis 1958.
Der Nietlogger war also der Beginn des Baus von Fischereifahrzeugen für die große Hochseefischerei und typbewährte Ausgangsbasis für die Schweißkonstruktion. Er wurde, wie bei solchen länger laufenden Serien üblich, mehrfach entsprechend den unterschiedlichen Betreiberwünschen und Praxiserkenntnissen verändert.
Dieser Dokumentation sind im wesentlichen die Ende der 40er Jahre angefertigten Unterlagen der Elbewerft Boizenburg zugrunde gelegt. Sie erhielt als Thomsen & Co., Werft, Fahrzeug- und Maschinenfabrik Boizenburg (Elbe) bereits am 1. April 1946 von der Generaldirektion Schiffahrt, Berlin, den Auftrag P-50/64 156, eiserne Fischlogger 100 t (100 t Fisch in Fässern) serienmäßig für die UdSSR zu bauen. Die Boizenburger übergaben am 31. Mai 1949 mit RL 101 (Rybolowni Logger), Bau-Nr. 1263, den ersten Logger von allen am Bau beteiligten fünf DDR-Werften. Auch die am 10. und 31. März 1950 durch die damalige VVB der Fischwirtschaft Saßnitz übernommenen ersten DDR-Logger ROS-101 HEINRICH MANN und ROS-102 KARL MARX (Bau-Nr. 1280) stammen



Logger ROS-113 NATIONALE FRONT mit nachgerüsteter Back zur Erhöhung der Seetüchtigkeit. Typisches Erscheinungsbild der DDR-Logger in den letzten Jahren ihrer Einsatzzeit

von dieser traditionsreichen Binnenwerft.

Der Motorheringslogger war für den Fang mit Treib- und Schleppnetz in der Ostsee, Nordsee und Barentsee unbegrenzt vom Lande vorgesehen und entsprechend den Vorschriften des Germanischen Lloyd nach der Klasse 100 $\frac{A}{4}$ E „Heringslogger" entworfen und dimensioniert. Er besaß ein glattes Hauptdeck, erhöhtes Quarterdeck im Achterschiff, Kreuzerheck und Vorsteven Maierform.

Hauptabmessungen und charakteristische Daten:
Länge über alles 38,50 m
Länge zwischen den Loten 34,70 m
Breite auf Spanten 7,20 m
Seitenhöhe mittschiffs 3,50 m
Berechnungstiefgang 2,70 m
Geschwindigkeit 9 kn
Antrieb Vier-Takt-Dieselmotor des Typs R8DV 136 mit 220 kW vom Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht" Magdeburg

Als Hauptmaschine kamen bis 1950 auch direkt umsteuerbare Schiffsdieselmotoren der Firma Petter Ltd. Loughborough England vom Typ S.S. 4.M, Nennleistung 250/340 kW/PS bei 600 U/min mit einem 2,4:1 Untersetzungsgetriebe, das eine Propellerdrehzahl von 250 U/min gewährleistete, sowie FIAT-Motoren zum Einbau. Die Aktionsweite war für 6 300 sm bzw. 21 Tage ausgelegt.

Die Nutzladefähigkeit betrug etwa 110 t Frischfisch, etwa 2000 Korb, bzw. 800 Heringsfässer à 150 kg, gelagert in zwei kombinierten Fisch- und Faßladeräumen. Es waren Unterbringungsmöglichkeiten für 23 Mann, davon 12 im Vorschiff in je einer Zweimann-, Viermann- und Sechsmannkammer, vorhanden. Die Vermessung betrug 260 BRT/ 85 NRT.

Fischfangausrüstung/ Fischräume

Für die Treibnetzfischerei war auf Stb.-Seite auf dem Vorschiff ein elektrisch betriebenes Vertikalspill (10,5 kW) für 2 t Zugkraft bei einer Seilaufzugsgeschwindigkeit von 15 m/min angeordnet. Der mittlere Durchmesser des Spillkopfs mit angegossenen Kälbern betrug 350 mm, ausgelegt für Hanfseildurchmesser 52 mm. Die vor dem Deckshaus postierte Netzwinde für die Grundschleppnetzfischerei entwickelte eine Zugkraft von 4 t bei 40 m/min Hievgeschwindigkeit. Die Windenmotorleistung betrug 44 kW. Das Fassungsvermögen der beiden Kurrleinentrommeln betrug je 915 m bei 20 mm Durchmesser.

An Steuerbordseite vor dem Decksaufbau und vor dem vorderen Laderaum befand sich je ein Fischgalgen in kräftiger Ausführung mit einer drehbaren Leitrolle im oberen und unteren Teil. Hinter dem Fockmast war auf Mitte Schiff ein doppelter Königsroller aufgestellt. Die Fischräume reichten von Spant 28–42 und 42–56. Sie konnten als Frischfisch- oder Faßraum gefahren und in Längsrichtung durch fünf Querschotte in sechs Abteilungen, in der Querrichtung durch fünf Längsschotte in ebenfalls sechs Abteilungen und in der Höhe durch zwei Reihen Einlegeböden in drei Abteilungen (Hocken) unterteilt werden. Die hölzernen Einlegeböden und Trennwände waren 32 mm dick.

„Auch die ersten Logger unserer Flotte besaßen auf dem Hauptdeck die für Logger typischen zwei Reihen Faßluken. Ihre Schraubverschlüsse waren wohl günstig für das Laden und Löschen der Fässer, aber ständig verhakten sich die Maschen des Schleppnetzes an den Knebelschrauben. Die Faßluken wurden daher durch zwei verschalkbare Fischraumluken mit einsetzbaren Thermodeckeln und Blechkappen ersetzt", erinnert sich einer der bekanntesten Kapitäne, Franz Wegener.

Am Fockmast wurde eine Fock von etwa 33 m² Segelfläche gefahren, und war ein Ladebaum mit 2 t Tragkraft zum Handhaben des Steertes angeschlagen. Das Besansegel besaß 20 m². Die Außenhautstärke betrug im Kielgang 13 mm, im Kimm- und Seitengang 12 mm, Mitte 8 mm und hinten 7 mm. Die Spanten waren aus Winkeleisen 115 mm × 65 mm × 8 mm gefertigt, 540 mm, 420 mm und 320 mm entfernt und mit der Außenhaut vernietet. Der Kiel war 3fach zickzack, die Bodengänge und der Kimmgang einfach überlappt genietet. Der Seitengang war mit dem Schergang überlappt und mit doppelter Kettennietung verbunden.

Aus dem Loggerbauprogramm der DDR-Werften erhielt das Fischkombinat Rostock 1950/ 1951 insgesamt 35 Fahrzeuge, davon elf als Nietlogger, alle Baujahr 1950. Folgende sechs stammten aus Boizenburg: ROS-101 HEINRICH MANN, ROS-102 KARL MARX, ROS-105 KARL LIEBKNECHT, ROS-111 WELTFRIEDEN, ROS-113 NATIONALE FRONT, ROS-117 OKTOBERREVOLUTION; fünf aus Roßlau: ROS-107 RUDOLF BREITSCHEID, ROS-110 GESCHWISTER SCHOLL, ROS-114 STALINGRAD, ROS-112 3. BUNDESKONGRESS, ROS-119 PATRIOT.

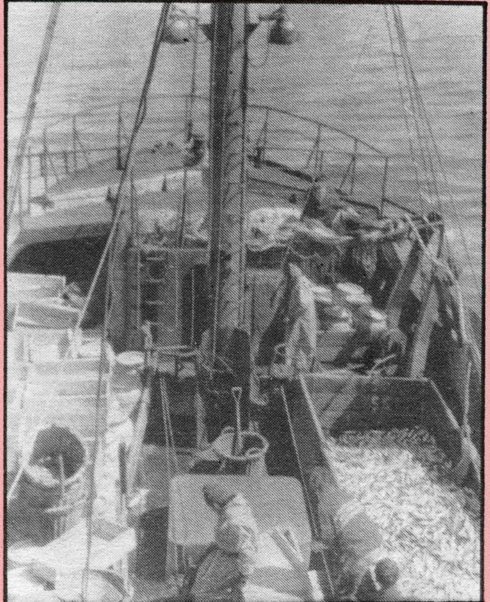
Auch die Hochseefischer verhielten sich anfangs sehr skeptisch zu den geschweißten Loggern. Erst die schwimmfähig überstandene Minenexplosion des von der Volkswerft erbauten Loggers ROS-104 ROSA LUXEMBURG am 19. August 1951 im Großen Belt räumte mit allen Zweifeln gründlich auf.

Dietrich Strobel

Überhieven eines Steertbeutels



Bearbeiten des Fanges an Deck



HYDRO-Geschwindigkeit oder Durchhalten?

Die DDR-Mannschaft bei der 6. Weltmeisterschaft der NAVIGA in den Rennbootklassen FSR im vergangenen Jahr in Potsdam imponierte mit vielen Klasseleistungen. Zwei Gold-, vier Silber- und eine Bronzemedaille kamen auf ihr Erfolgskonto. Wir berichteten ausführlich in der 10'88 darüber und stellten die Weltmeistermodelltechnik in den folgenden Ausgaben vor. Heute beschließen wir die WM-Technikbetrachtungen mit den Hydrogeschwindigkeitsmodellen, in denen unsere GST-Junioren Jan Opolka und Dirk Riedel erfolgreich waren.

Zur Weltmeisterschaft 1988 in Potsdam wurde zum zweiten Mal um Weltmeistertitel in den FSR-H-Klassen gerungen. Damit war erstmalig ein FSR-H-Wettkampf in der DDR zu beobachten. Vor Wettkampfbeginn mußte nicht nur bei den Teilnehmern reichlich geübt werden. Auch die Rundenzähler und das Auswertungsteam wurden von dem erfahrenen FSR-H-Schiedsrichter Alan Sidebottom (GB) in die Regeln der FSR-H eingewiesen.

Da die FSR-H eine sehr junge Klasse ist, hatte sich noch kein einheitliches Bootskonzept durchgesetzt. Die Mehrzahl der Starter setzte klassische Dreipunktboote ein. Mit diesen Konstruktionen sind bei glattem Wasser die größten Geschwindigkeiten zu erreichen. Leider sind diese Boote aufgrund der schwierigen strömungsphysikalischen Zusammenhänge schwer zu beherrschen. So kam es bei den meisten Läufen der Hydro-Wettbewerbe weniger auf die Geschwindigkeit an, sondern vielmehr darauf, überhaupt die geforderten 5, 6 oder 7 Runden zu absolvieren. Hier lag die Chance der Doppelrumpfboote. Sie sind durch ihre erheblich größere benetzte Fläche viel langsamer als Dreipunktboote. Das Beherrschen dieser Boote ist erheblich einfacher. Daß man mit dieser „Not"-Konzeption auch WM-Gold gewinnen kann, zeigt die FSR-H-3,5 der Junioren.

Die Dreipunktboote können ihre Verwandtschaft mit den Fesselleinen-Booten der A-Klassen nicht leugnen. Ein meist kastenförmiger Rumpf wird vorn von zwei seitlich, meist an Metallrohren, befestigten Schwimmern getragen. Am Heck wurden häufig zwei weitere Schwimmer unmittelbar rechts und links am Rumpf angeklebt.

Während sich bei der FSR-V verstärktes Kunstharz absolut durchgesetzt hat und nur noch über die Art des Harzes und der Verstärkungsmaterialien diskutiert wird, konnte man in der FSR-H noch viele Sperrholzboote sehen.

Gekennzeichnet war der Wettkampfverlauf von sehr vielen Ausfällen. Zum Beispiel gelang es von 29 Senioren der FSR-H3,5 im ersten Vorlauf nur acht, die erforderlichen Runden zu absolvieren. In der 7,5er Klasse gelang dies von 22 Startern im ersten Vorlauf sogar lediglich vier Startern, und in der 15er erreichten von 20 Startern im ersten Vorlauf nur sechs das Ziel. In der FSR-H7,5 wurden in allen Vorläufen von insgesamt 66 Starts 50 Fehlstarts registriert. In dieser Klasse erkämpfte der 11. von 22 seinen Platz nur mit Fehlstarts!

Diese Zahlen stellen zur Zeit die Weltmeisterschaftswürdigkeit der FSR-H überhaupt in Frage. Das Präsidium der NAVIGA sollte darüber nachdenken, denn der WM-Titel wird ja wohl kaum für ein „Durchhalten" vergeben?

Für die Zuschauer ist das Wettkampfsystem wenig überschaubar und undurchsichtig. Außerdem ist es für den Zuschauer wenig interessant, ein oder zwei fahrende Boote sowie die Bergungsboote beim

WM-Visitenkarte

Dirk Riedel

Vizeweltmeister in der FSR-H7,5 Jun.
GST-Sektion Kraftwerke Lippendorf
15 Jahre, Schüler



Als Rekord-WM ging 1987 die 5. Weltmeisterschaft in Schwerin in die Chronik ein: 17mal wurden die bestehenden Bestleistungen in elf Motorklassen unterboten. Sensationell waren damals die Weltrekordzeiten des jungen GST-Sportlers aus Neukieritzsch im Bezirk Leipzig, der sein F1-V6,5-Rennboot ideal über den Kurs steuerte. Innerhalb von zwei Tagen schraubte er seine eigene Weltbestleistung von 16,1 auf 14,6 s. „Als FSR-Fahrer mußte ich mich speziell auf diese Titelwettkämpfe auf dem F1-Dreieckskurs vorbereiten. Den Junioren-Weltmeistertitel in der 6,5 wie auch die Silbermedaille in der 15er habe ich zuallererst meinem Vater und Trainer Rainer Riedel zu verdanken." Allerdings auf dem Startsteg mußte Dirk sein Modell alleine steuern. Und hier behielt er großartige Nervenstärke, was er wiederum in Potsdam '88 erneut unter Beweis stellte. **wo**

(Der „Vize" Dirk Riedel – rechts – gratuliert dem Weltmeister Wassilij Patschkorija zu seinem Erfolg)

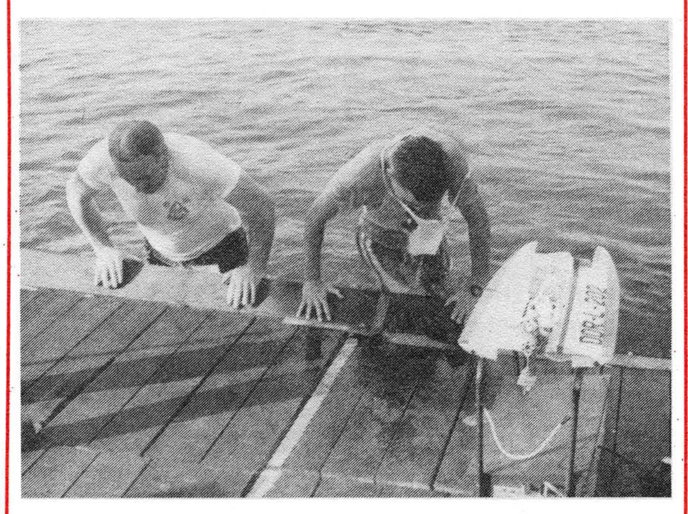
Zurückholen der Liegenbleiber zu beobachten.
In den 7,5er und 15er Klassen wurden die Schrauben direkt von den Motoren angetrieben. Getriebe waren hier nicht zu sehen. In der 3,5er Hydroklasse wurden Boote mit Direktantrieb und auch Getriebeboote, wie vom Weltmeister X. Jian Feng aus der VR China, eingesetzt. Als Antriebswellen wurden unterschiedliche Konstruktionen verwendet. Einige Boote waren mit starren Wellen, einige mit Kardangelenk und andere mit biegsamen Wellen ausgerüstet. Die Tendenz geht in Richtung Kardangelenk oder biegsame Welle. Die Schraubenwelle wurde in einer gesonderten Halterung hinter oder unter dem Heck des Bootes geführt. Diese Halterungen wurden häufig einstellbar gestaltet, so daß die Schraubenstrahlrichtung optimal an die Bootskonstruktion angepaßt werden konnte.
Die verwendeten Motoren entsprechen etwa denen der FSR-V. Da die Leistungsdichte hier erheblich hinter der FSR-V liegt, ist die Motorenpalette breiter gefächert. In der FSR-H7,5 wurden häufig 6,5er Motoren eingesetzt. Daß hier eine Veränderung der Hubraumobergrenze auf 6,5 cm³ erforderlich ist, wurde bereits in der mbh 10'88 erwähnt. In der FSR-H3,5 waren auch einige Original-Außenbordmotoren von K&B zu sehen. Die ungünstige Einbaulage erlaubt hier jedoch kaum die Verwendung abgestimmter Auspuffanlagen.
Ein Sportler demonstrierte, daß auch das Beherrschen der Dreipunkt-FSR-H-Boote möglich ist: Kenneth Lundquist aus Schweden. Er startete in allen drei Klassen, war in allen drei Klassen im Finale und beendete von neun Finalstarts sechs als Gruppenerster, und nur in drei Läufen blieb sein Modell auf der Strecke liegen.
Zum WM-Meeting, bei dem das Präsidium der NAVIGA und einige Landesverbände anwesend waren, wurde über die Zulassung einer weiteren Hydro-Klasse mit Außenbordmotor diskutiert. Da die Hydros noch stark in den Kinderschuhen stecken, ist es sicher zu empfehlen, von einer Zulassung weiterer Klassen vorerst abzusehen.
Das Rauchverbot an der Startstelle sollte auch bei Schiedsrichtern durchgesetzt werden. Der ständig rauchende Startstellenleiter hinterließ bei Wettkämpfern und Zuschauern keinen guten Eindruck.

Gerald Rosner

WM-Visitenkarte

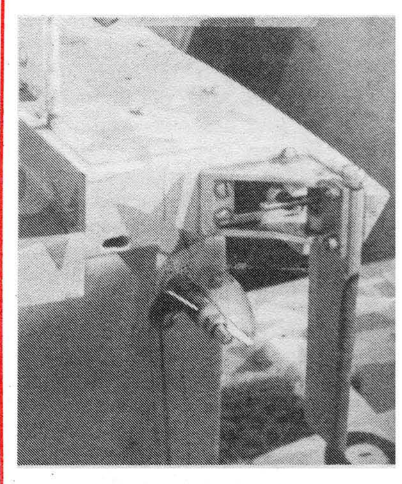
Jan Opolka

Weltmeister in der FSR-H3,5 Jun.
GST-Sektion Apolda
16 Jahre, Baufacharbeiterlehrling mit Abitur

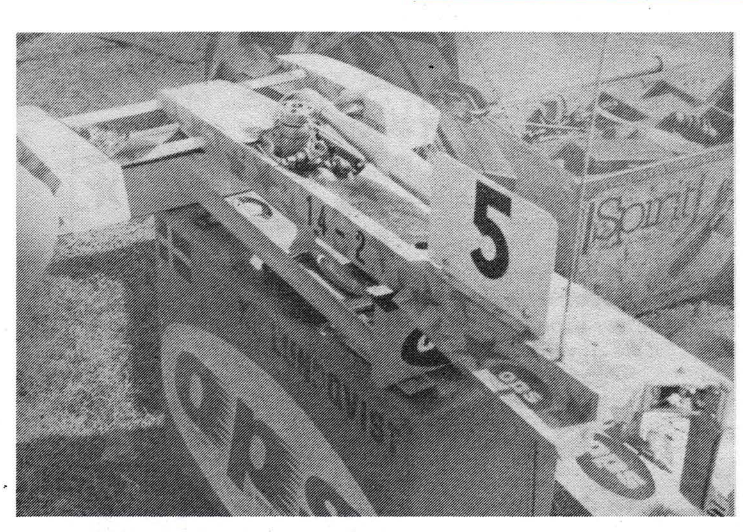


Bad Sulza – Heimatort von Jan – zieht die bekanntesten Rennbootfahrer zu den jährlich im Herbst hier ausgetragenen Pokalwettkämpfen an. Kein Wunder, wenn sich bei Jan schon früh der Gedanke festigte, selbst einmal solch einen Renner zu steuern. Mit dem E-Fahrmodell begann der damals 8jährige, in die „große Welt der kleinen Schiffe" einzusteigen, dann steuerte er ein F2-Modell, hatte aber mehr Freude an Geschwindigkeitsmodellen – er stieg um auf F3 und FSR. Und das lag ihm ... 1988 konnte er seinen im Vorjahr errungenen DDR-Meistertitel in der 6,5 verteidigen, gleiches gelang ihm in der 3,5er Klasse mit dem DDR-Vize-Titel.
Doch das Wettkampfglück blieb ihm anfangs bei der WM in Potsdam versagt. Kerzenausfall in der 3,5 und Wellenbruch in der 6,5. Damit war er bei den Finalläufen zum Zuschauen verurteilt. Bei den Hydros waren die Chancen günstiger. Im ersten Lauf kam er auf Platz 2, im zweiten auf Platz 1. Damit war der Vorsprung groß genug, um einen Silbermedaillen-Platz herauszufahren. „Nur durchfahren", dachte er und packte es, erster Junioren-Weltmeister in der Hydroklasse in unserer Republik zu werden.
wo

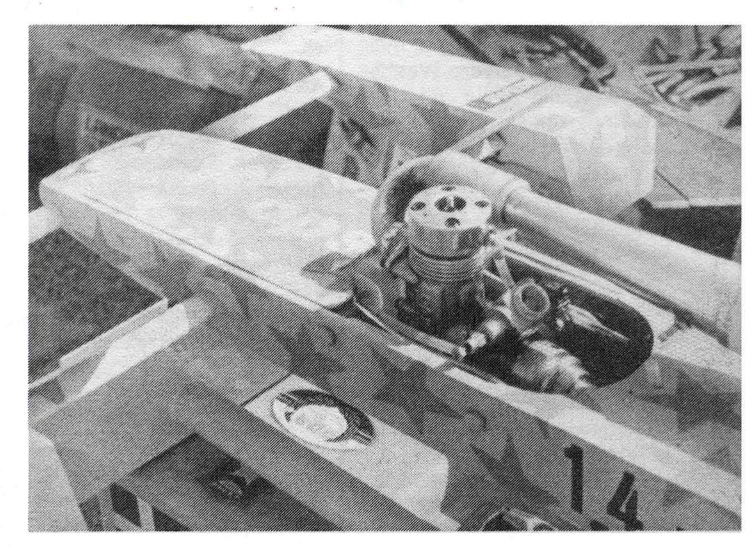
(Traditionelles Bad nach dem Titelsieg: Jan – rechts – mit seinem Helfer Hartmut Jankowski)



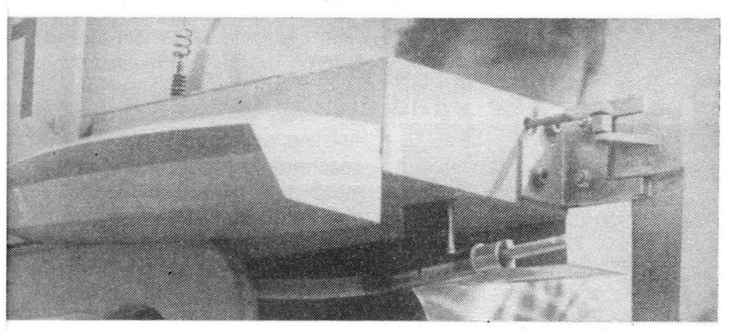
3,5er: Starre Welle und Staurohr im Ruder



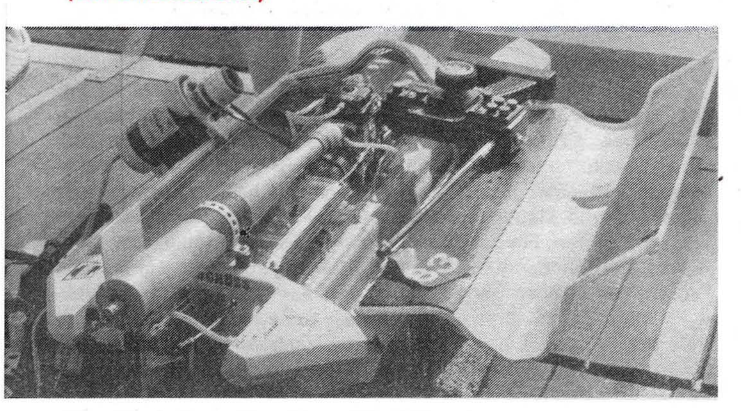
Gesamtansicht sowie Details des 3,5er Boots (von Lundquist/Schweden)



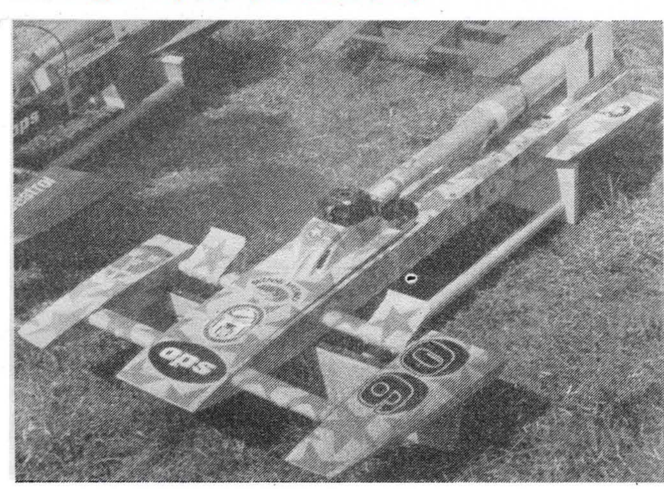
3,5er: OPS-Triebwerke

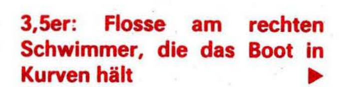


Biegsame Welle mit verstellbarer Schraubenwellenhalterung (von Wieneke/BRD)



15er Doppelrumpfboot (von Glaub/BRD)

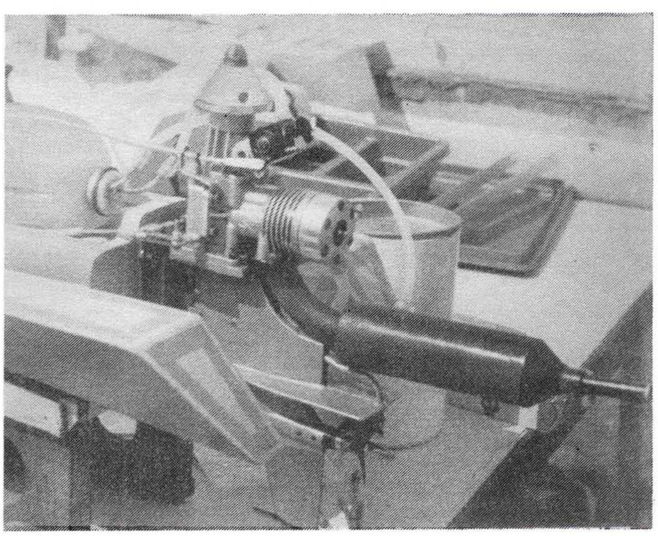




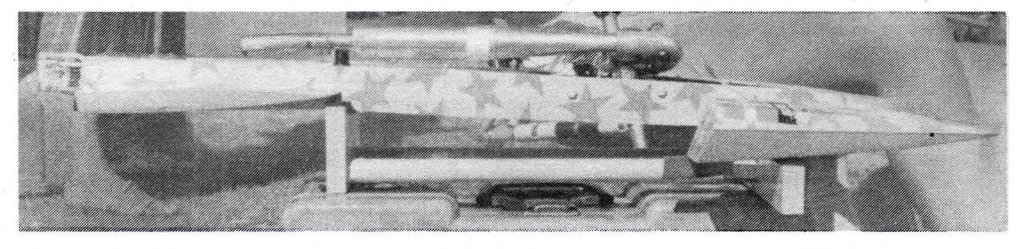
15er Boot (von Lundquist/Schweden)



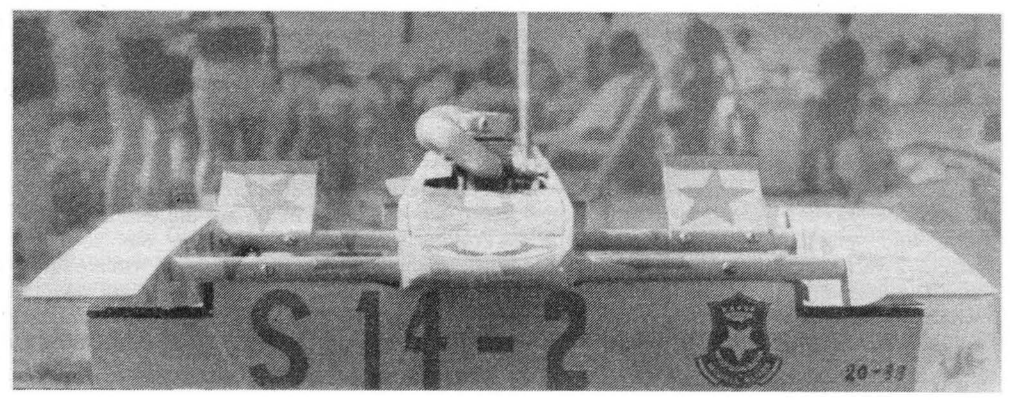
Verstelleinrichtung der Schraubenwellenhalterung (von Wieneke/BRD); die Schraube zum Festklemmen der Halterung wurde entfernt



K&B-Außenbordtriebwerk mit biegsamer Welle (von Ehm/BRD)



3,5er: Flosse am rechten Schwimmer, die das Boot in Kurven hält ▶



3,5er: Spoiler, um das Boot auf der Wasseroberfläche zu halten ▶

FOTOS: ROSNER, WOHLTMANN

Ein Modell der Superlative
Tanklöschfahrzeug TLF 16 im Modell (4)

Räderanfertigung für vorbildgetreue Automodelle: Immer wieder eine Herausforderung an den Modellbauer. Eine Spitzenlösung stellt die Reifennachbildung am Supermodell Harald Ritzers dar, über die er im vierten Teil seiner Serie berichtet.

Gummibereifung

Nun stand vor mir die Aufgabe, die Bereifung herzustellen. Im Handel war diese Größenordnung im Durchmesser von 200 mm × 500 mm Breite nicht zu bekommen. Also mußten auch die Reifen selbst angefertigt werden. Aber wie fertige ich ein originalgetreues Reifenmodell aus Holz an, und aus welchem gummiartigen Material wird das Endprodukt hergestellt? Gieße ich die Silikonkautschukpaste? Zum Formen ist sie zu weich, soviel Erfahrung hatte ich schon. Also mußte etwas anderes gefunden werden. Ich nahm einen Tag Urlaub und fuhr nach Schwarzheide, um mich dort in der Versuchsabteilung beraten zu lassen. Ich trug mein Anliegen vor und fand offene Ohren. Mir wurden einige SYSpur-Arten empfohlen, die sich für diesen Zweck eigneten, zumal die Vergußmasse kaltaushärtend sein mußte. Gießmuster wurden mir vorgelegt, und ich fand die für meine Zwecke richtigen heraus. Die Bezeichnung der verwendeten Chemikalien lautet: SYSpur V 8409, Mischungsverhältnis Komponente A:B = 4,6:1,0 in Masseteilen, Gebrauchsdauer 10 min bis 20 min, Abbindzeit 36 Std. Der Silikonkautschuk SYSpur V 8409 dient zur Herstellung gummielastischer Formen und Formteile. Bei der Anwendung der Chemikalien ist der Arbeitsschutz unbedingt zu beachten. Bei einer Bestellung, die nur von Betrieben (keine Privatpersonen!) vorgenommen werden kann, sind das Informationsblatt und die Verarbeitungsrichtlinien mit anzufordern. Dieses Material ist nur sechs bis acht Wochen lagerfähig, denn der Härter hat den Nachteil, schnell zu kristallisieren.

Nachdem nun die Frage der Vergußmasse geklärt war, wendete ich mich der Herstellung des Reifens aus Holz zu. Hierzu benötigte ich die Originalzeichnung und auch einen Originalreifen, um die Profile besser erkennen zu können. Bei einem Drechsler ließ ich mir nach den vorgegebenen Maßen einen Reifen vordrehen. Da ich im Werkzeugbau beschäftigt bin, habe ich mir den vorgedrehten Reifen auf einem Teilkopf nach den benötigten Profilen und Einschnitten anreißen lassen. Nun kam die schlimmste Arbeit: die Profile ausarbeiten. Ich präparierte einen Lötkolben mit einer größeren Kupferelektrode, bearbeitete diesen so, daß er annähernd die Profilform hatte und brannte nun die Rillen bis zu einer bestimmten Tiefe aus dem Holzmodell heraus. Den Rest bearbeitete ich mit verschiedenen Schlüsselfeilen und mit einem Dentalschleifgerät, wofür man, wenn man einen guten Zahnarzt hat, auch Zahnschleiffräser bekommt. Es müssen ja nicht unbedingt neue Zahnfräser sein, gebrauchte erfüllen auch ihren Zweck.

Um noch die Beschriftung PNEUMANT und Zahlen für die Reifengröße sowie das Gütezeichen Q auf das Holzmodell zu bekommen, suchte ich mir eine alte Fahrrad- und Motorraddecke, schnitt die Buchstaben mit einer Rasierklinge dünn ab und klebte diese auf den Holzreifen. Ein paar Drahtringe wurden dann noch entsprechend der vorgegebenen Bemaßung umlaufend mit Fimofix aufgeklebt, und schon war ein Reifen aus Holz fertig, der dem Original täuschend ähnlich sah. Die Anfertigung dieses Holzreifens dauerte 3 Monate.

Nun ging es an die Herstellung der Negativform. Ich teilte den Reifen mittels einer Sperrholzschablone in ein Ober- und ein Unterteil und, um die einzelnen Profile beim Entformen nicht zu zerstören, in zwölf einzelne Segmente auf. Dazu benötigt man als Grundplatte eine Tischlerplatte. Man fertigt sich einen Stahlkern an, der dem Durchmesser der Außenabmessung der Felge entspricht und schraubt diesen mittig auf die Grundplatte auf. Über diesen Stahlkern zieht man nun den Holzreifen bis zur Grundplatte auf. Nun fertigt man sich einen Formkasten an, der umlaufend um das aufgeschraubte Modell mit genügend Luft zwischen Modell und Formwand versehen wird, zieht die vorbereitete Sperrholzschablone bis zum Drittel des Reifens über, wachst vorher natürlich alles gut ein, und der erste Guß mit Epoxydharz-Härtergemisch kann erfolgen. Danach muß man die Vergußmasse 24 Stunden aushärten lassen.

Jetzt beginnt der nächste Arbeitsgang. Die Sperrholzschablone vorsichtig vom Guß lösen, bis zum oberen Drittel hochschieben (Verschalung dabei vorsichtig entfernen, sie wird noch benötigt), die Verschalung wieder anbringen und das obere Drittel des Reifens vergießen (Wachsen nicht vergessen). Danach wieder 24 Stunden aushärten lassen.

Verschalung wieder vorsichtig entfernen, sie wird nun nicht mehr gebraucht; die Sperrholzschablone nach innen ziehen und vorsichtig mit einem guten Seitenschneider (Sperrholzschablone sollte nicht dikker als 1,0 mm sein) in einzelne Stücke zerschneiden, ohne die bis jetzt eingeformten Teile vom Holzreifen zu lösen. Nun liegt das Mitteldrittel frei. Anschließend beginnt man mit den einzelnen Segmenten. Man fertigt wieder zwei Sperrholz-Schablonen an, die genau zwischen den jetzt noch zu vergießenden Mittelteil passen, legt diese Schablonen von der rechten und linken Seite mit etwas Plasteline so fest,

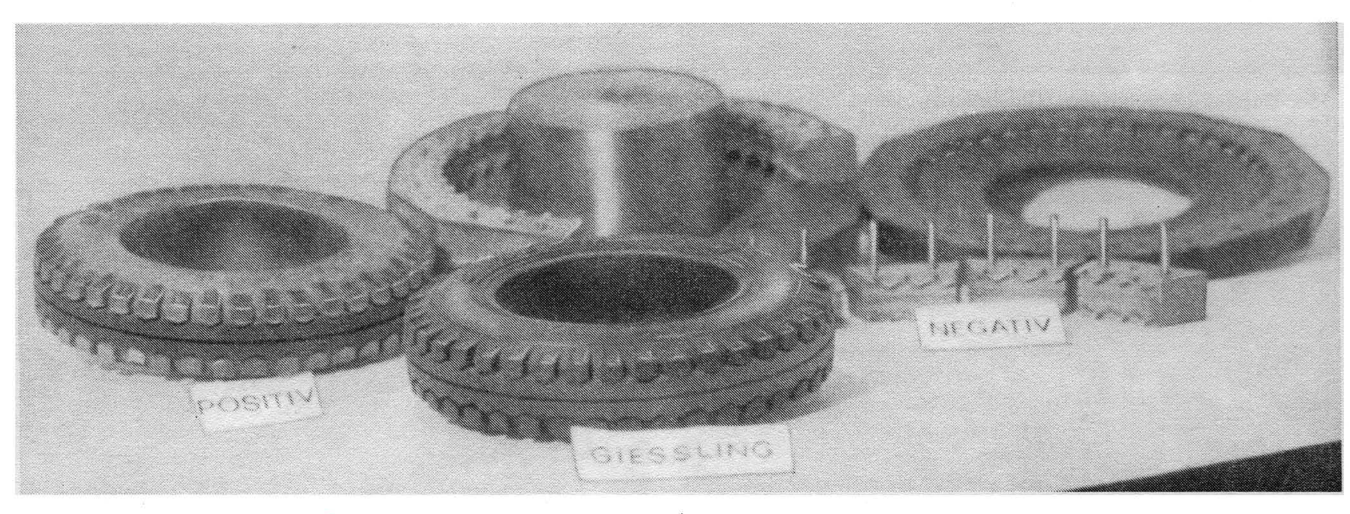


Bild 1

FOTO: RITZER

daß sie beim Eingießen des Harz-Härter-Gemisches nicht verrutschen können. Wieder wird die Form gut eingewachst. Das erste Mittelsegment kann gegossen werden. Aushärten lassen. Beide Schablonen vorsichtig abnehmen und die nächsten beiden Segmente vorbereiten und gießen. Dies wiederholt sich, bis der Innenkranz geschlossen ist. Nachdem alles vergossen ist, wird das Ober- mit den Mittelsegmenten und dem Unterteil verschraubt und verstiftet. Man sollte die einzelnen Teile und das Ober- und Unterteil numerieren, damit die jeweiligen Segmente nicht vertauscht werden können. Dann nimmt man die einzelnen Teile auseinander, zieht den Holzreifen vom Kern ab und hat somit eine Negativform aus 14 Teilen (Bild 1).

Zum Vorbereiten der Reifenform zum SYSpur-Gießen werden alle Einzelteile der Form gut gewachst. Auch die Trennfugen, Bohrungen, Schrauben und Stifte. Nach dem Trocknenlassen wird die Form nach der Numerierung zusammengesetzt. In die Oberplatte müssen Eingußlöcher gebohrt werden, mindestens 4 Stück mit Ø 8 mm. Eingegossen wird aber nur in eine Bohrung, die anderen dienen als Steiger, damit die Luft, die sich beim Eingießen bildet, nach oben steigen und aus den freien Bohrungen entweichen kann.

Nun beginnt das Gießen. Komponente A und B werden angesetzt, sehr gut verrührt und etwa 50 g schwarze Einfärbpaste untergerührt.

Der Ansatz sollte mindestens drei Minuten stehengelassen werden, damit die eingerührte Luft an die Oberfläche steigen kann. Jetzt wird gegossen, bis die Masse aus den Steigern überläuft. Für meine Reifen benötigte ich bei den Maßen 200 mm × 50 mm 1200 g Gießmasse. Ich habe diesen Abschnitt besonders eingehend behandelt, weil ich glaube, daß es weniger Leser geben wird, die solche komplizierten Formen bisher anfertigen mußten. Man kann mit SYSpur nicht nur Reifen gießen, es ist auch für viele andere Dinge verwendbar.

Mit dem Aufziehen meiner gegossenen Reifen auf die Felgen konnte ich das Teilthema „Vorbildgetreuer Nachbau des Fahrgestells des TLF-16-Feuerlöschfahrzeug" abschließen.

FORTSETZUNG FOLGT

3 – 2 – 1 – Start

Wettkämpfe der GST



Vor dem Start zum ES-Finale der Schüler

FOTOS: BARTSCH

ILMENAU. Zum 9. Henneberg-Pokallauf im Automodellsport hatten sich am Saisonschluß mehr als 60 Sportler aus den Südbezirken in der Ilmenauer „Stollen-Turnhalle" eingefunden. Nahezu alle DDR-Meister '88 der Elektroklassen RC-EB und RC-ES sowie die Sieger des Vorjahres hatten ihre Teilnahme angesagt und waren am Start. Zahlreiche Zuschauer sahen die spannenden Wettkämpfe der besten Elektrofahrer. Bei den Schülern setzte sich der ES-Meister Carsten Bartsch aus Ilmenau durch und gewann beide Klassen. Denis Scholz aus Leipzig zeigte auf dem Slalomkurs Nerven und wurde nur Fünfter. Das Speedrennen versprach spannend zu werden, denn Kay Klipfel und Carsten Bartsch lieferten sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Leider versagte an Kay's Fahrzeug die Technik, so daß Carsten unangefochten den Sieg nach Hause fahren konnte.

Grund zur Freude hatte auch das Zella-Mehliser Team: zwei zweite Plätze – je einen für Jens Polz und Uwe Kührt.

Bei den Junioren ging es nicht weniger dramatisch zu. René Becker siegte in beiden Klassen. Auf dem Slalomkurs fuhr er mit 26,57 s Bestzeit des Tages. In den Speedvorläufen lag Gerrit Gruber (T) mit zwei(!) Runden Vorsprung vorn. Ein ausgezeichnet abgestimmtes Modell, gepaart mit brillanter Fahrweise, rief mehrfach den Beifall von Zuschauern und Aktiven hervor. Leider war dann im Finale nach etwa fünf Minuten der „Saft" alle. So mußte er René an sich vorbeiziehen lassen. Einen gleichmäßig guten Wettkampf bestritt der Lokalmatador Enrico Gottlebe. Der zweite Platz in der Klasse EB und der dritte Platz in der Klasse ES zeigen, daß er sich als Schüler in der sehr leistungsstarken Juniorenklasse behauptet.

In der Seniorenklasse holte sich Heinz Fritsch (T) beide ersten Plätze. Die Annaberger errangen auch den Mannschaftspokal, wenn auch nur ganz knapp vor den Sportlern aus Plauen.

Noch ein Wort zum Wettkampf. Die verantwortlichen Ilmenauer Kameraden waren bemüht, trotz der für einen Ein-Tages-Wettkampf großen Teilnehmerzahl zügig voranzukommen. Das gelang solange gut, bis es zur Senderkontrolle bei den Senioren kam. Die Probleme, die dann auftraten, zeigten, daß der Sendetechnik lange nicht die erforderliche Aufmerksamkeit, Fachkenntnis und Sorgfalt gewidmet wird. Meist gibt es in den Schülerklassen keine Probleme; kommt man in die höheren Altersklassen, dann treten Störungen auf. Die wettkampfarme Jahreszeit sollten alle nutzen, um ihre Anlagen von Fachleuten überprüfen zu lassen.

db



Karsten Wolf aus Annaberg bei der Startvorbereitung

BRANDENBURG. Vor 500 Zuschauern zeigten 61 Modellpiloten beim 6. DDR-offenen Pokalwettkampf im Automodellsport in der Kultur- und Sporthalle ihr Können. Wie erhofft, gingen die Brandenburger Erwartungen in Erfüllung. Beim Speed-Rennen um den Pokal „Silberner Roland" des Betriebsdirektors von Mechanische Spielwaren belegte Ronald Kyssel vom Spielwarenbetrieb mit 26 Runden den 3. Platz; Erhard Greczka, ebenfalls Brandenburg, Rang 9. Peter Gommert und Günther Pajio kamen auf den 17. und 19. Platz. Thomas Gades, Berlin, holte sich nach einjähriger Unterbrechung mit 32 Runden vor Frank Schmidt aus Potsdam (27 Runden) zum zweiten Mal den Pokal. Ebenfalls an Thomas Gades ging in der vorbildgetreuen Klasse EA der Kristallpokal vom Rat der Stadt.

Beim Junioren-Speed-Rennen gewann André Klug vom Spielwarenbetrieb nach einer harten Aufholjagd mit 22 Runden den Pokal der GST-Grundorganisation Mechanische Spielwaren.

Beim Slalomkurs EB der Senioren belegte Platz eins Piotr Lasiota, VR Polen, mit 34,40 s vor Hanno Grzymislawska (B) mit 38,50 s und Martin Bieger (D) 38,90 s. Unsere Debütanten (Schüler) der Patenschule, Robert Obst und Ralf Schadock, kamen beim RC-EB-Rennen auf die Plätze 16 und 17.

Der in der Halle durchgeführte Solidaritätsbasar erbrachte einen Erlös von 210,– Mark. Das Geld wurde durch Heimarbeit zum Teil von kunstgewerblichen Gegenständen und selbstgebackenem Kuchen von den Ehefrauen und Eltern unserer GST-Modellpiloten erbracht. Unter dem Kennwort „Hilfe für Nikaragua" wurde dieser Betrag auf das Solikonto eingezahlt. **Günther Pajio**

Kontrolle ist gut . . .

Kontrollempfänger für das 27 MHz-Band

Über die Notwendigkeit eines Kontrollempfängers bei der ordnungsgemäßen Durchführung von Wettkämpfen muß an dieser Stelle nichts gesagt werden. Für Wettkämpfe mit Einzelstartern genügt meist eine Kontrollmöglichkeit nach /1/. Starten jedoch mehrere ferngesteuerte Modelle gleichzeitig, so ist die visuelle Kontrolle des gesamten Fernsteuerbereiches vorteilhaft. Diese Möglichkeit wird durch den nachfolgend beschriebenen Kontrollempfänger gegeben. Er wird in Verbindung mit einem handelsüblichen Oszilloskop (z. B. EO 174A) mit Ausgang der Sägezahnspannung betrieben.

Im einzelnen besteht der Empfänger aus folgenden Baugruppen:

- durchstimmbarer Oszillator,
- Mischstufe,
- ZF-Verstärker,
- Demodulation,
- Stromversorgung.

Das Bild 1 zeigt das Gesamtschaltbild des Kontrollempfängers.

Oszillator

Die Oszillatorstufe besteht aus dem Transistor T1, dem Schwingkreis L1, C5, C6, C7, der Kapazitätsdiode D1 und weiteren passiven Bauelementen. Der Schwingkreis ist so abgeglichen, daß bei Mittenstellung von P1 und P2 auf dem Oszillographenschirm die Mitte des 27-MHz-Fernsteuerbandes abgebildet wird. Die vom Oszillographen zugeführte Sägezahnspannung verändert über die Kapazitätsdiode die Oszillatorfrequenz, wobei mit P2 die Frequenz „f" verschoben werden kann und mit P1 die Breite der möglichen Oszillatorfrequenzverschiebung „df" eingestellt wird.

Die Oszillatorfrequenz wird über C8 der Mischstufe zugeführt.

Mischstufe

Die Mischstufe, die im wesentlichen aus dem Transistor T2 besteht, mischt das von der Antenne kommende HF-Signal und das Oszillatorsignal derart, daß eine Zwischenfrequenz von 455 kHz entsteht. Um eine HF-Selektion zu erhalten, wurde der Schwingkreis L2/C11 eingefügt.

Zwischenfrequenzverstärkung und Demodulation

Für eine hohe Selektivität sorgt das Vierkreisfilter in Verbindung mit dem IS1. Das Ausgangssignal der Zwischenfrequenz wird mit den Dioden D2 und D3 gleichgerichtet, wobei die von Diode D2 gelieferte Spannung zur Regelung dient. Das von D3 kommende Signal wird als Eingangssignal für den Y-Verstärker des Oszillographen benutzt.

Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt mittels zwei NC-Akkus 6 V/ 450 mAh. Zur Kontrolle der Akkuspannung dient die Schaltung mit T4, T5 und D5 /2/. Sinkt die Spannung unter einen mit dem Regler R22 eingestellten Wert, zeigt die Diode D5 anfangs durch Blinken und bei weiter sinkender Spannung durch Dauerlicht an, daß die Akkus nachgeladen werden müssen.

Aufbau

Der Aufbau erfolgt auf einer Leiterplatte nach Bild 2 (Leiterseite) und Bild 3 (Bestückungsseite). Bild 4 zeigt die fertig bestückte Leiterplatte.

Inbetriebnahme

Der Oszillatorschwingkreis muß mit L1/C5 so abgeglichen werden, daß die angelegte Sägezahnspannung des Oszilloskopes eine Veränderung der Frequenz über mindestens 32 Fernsteuerkanäle bewirkt. Der Eingangsschwingkreis L2/C11 wird auf die Mitte des Fernsteuerbandes abgeglichen. Die beiden Spulen L1 und L2 sind Luftspulen ohne Kern. Der Abgleich des Vierkreisfilters bedarf einiger Erfahrung, hängt doch von ihm entscheidend die Qualität des Kontrollempfängers ab. Für den Abgleich kann ein Fernsteuersender als HF-Generator dienen. Er muß jedoch in entsprechender Entfernung (mindestens 5 m) – und eventuell mit leicht eingeschobener Antenne – aufgestellt werden. Die folgenden Bilder geben Hinweise für die Arbeit mit dem Kontrollempfänger. Bild 5 zeigt das Oszillographenbild mit der Belegung des Fernsteuerbandes durch zwei Sender, die die Kanäle des Bandanfanges und des Bandendes ausstrahlen. Im Bild 6 ist der minimal verwendbare Kanalabstand dargestellt. Bei Senderbetrieb mit diesem Erscheinungsbild ist nicht mit gegenseitiger Beeinflussung zu rechnen. Um einen Sender, der ein starkes Störspektrum ausstrahlt, handelt es sich bei der im Bild 7 dargestellten Skizze.

Dietmar Bartsch

Literatur

/1/ Miel, Günter: Elektronische Modellfernsteuerung, Militärverlag der DDR, Berlin 1982

/2/ Bartsch, Dietmar: Betriebsspannungskontrolle im Fernsteuersender, mbh 5'80, Seite 34

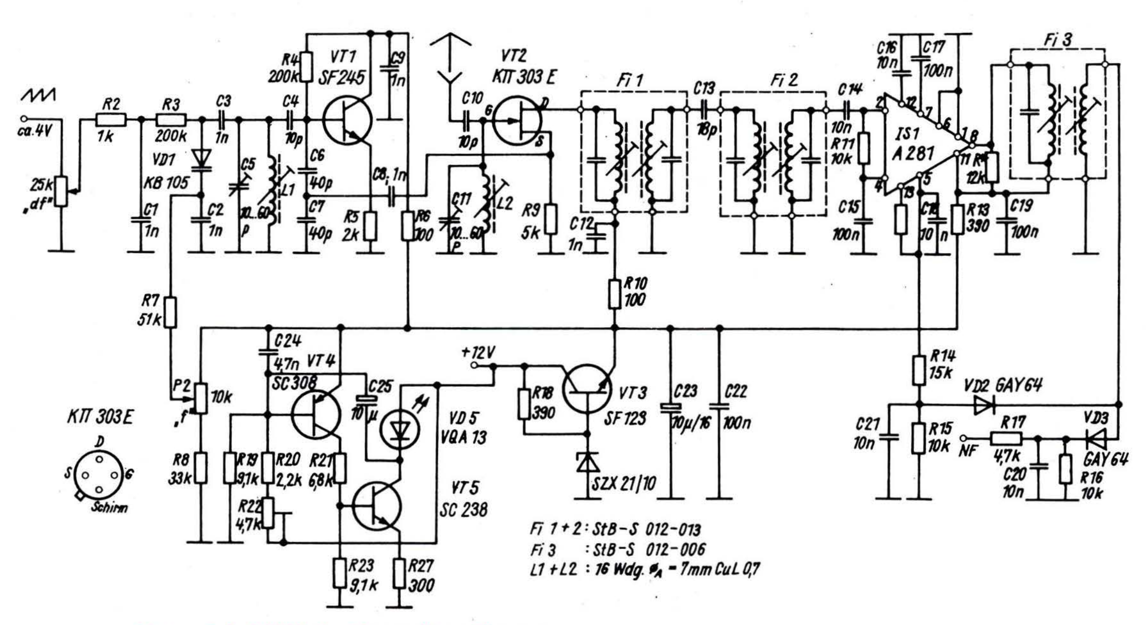


Bild 1: Schaltbild des Kontrollempfängers

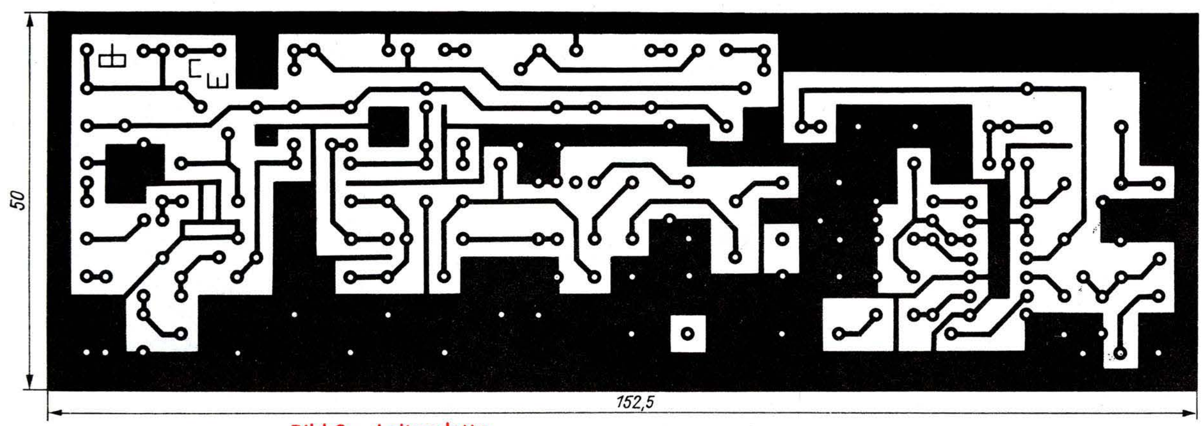


Bild 2: Leiterplatte

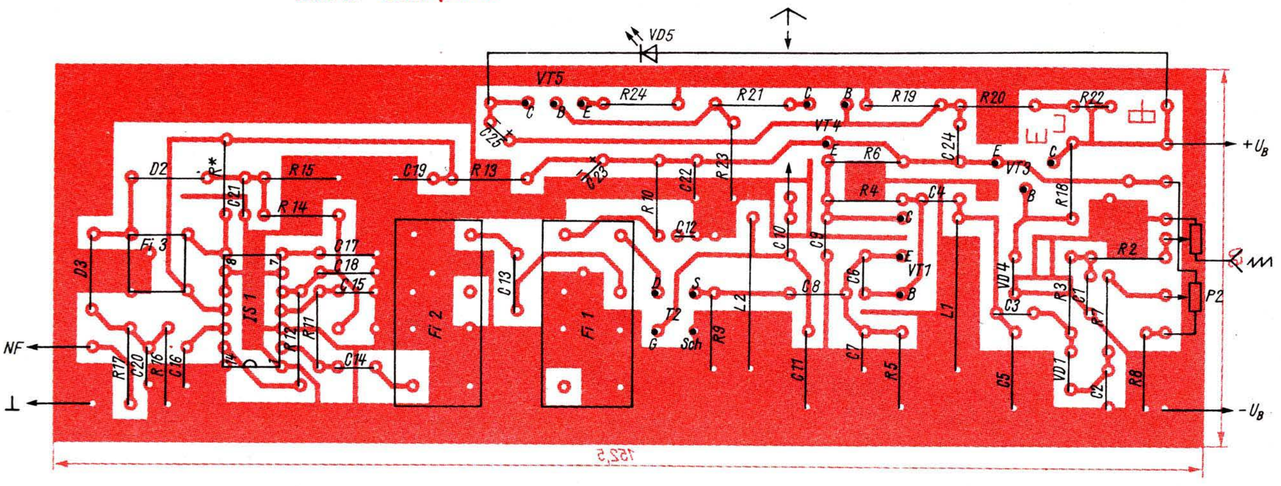


Bild 3: Bestückungsplan

Bild 4: Ansicht der bestückten Leiterplatte ▶▶▶

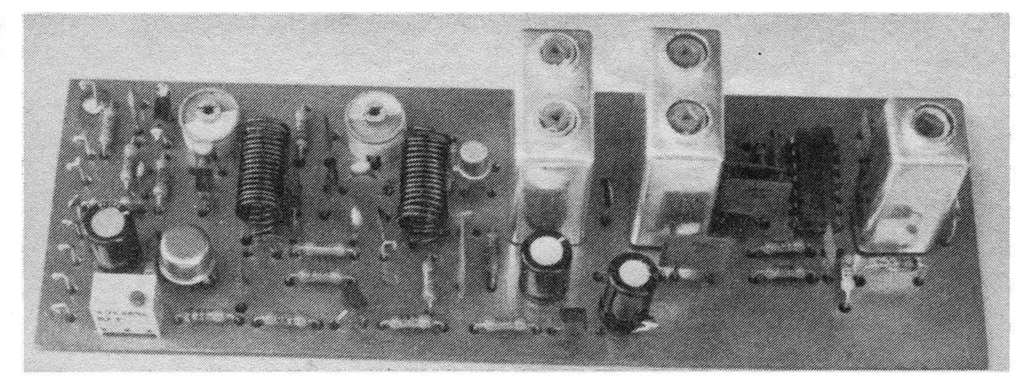


Bild 5: Oszillographenbild bei Eichung des Geräts

Bild 6: Minimal verwendbarer Kanalabstand

Bild 7: Oszillographenbild bei Vorhandensein eines störenden Senders

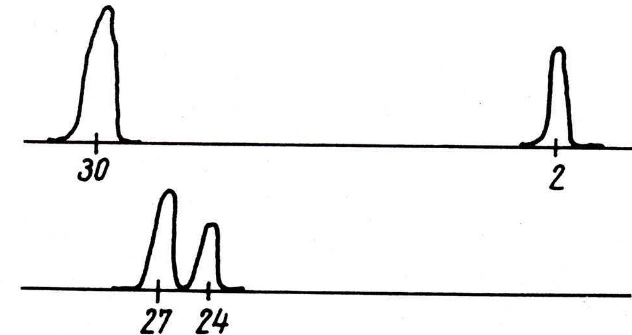


Bild 7


Mein Beruf –
Offizier der
NVA
Mit Deinen Fragen wende Dich
an Deinen Klassenleiter, das
Berufsberatungszentrum oder
das Wehrkreiskommando!
Dein
Beruf

mbh-Buchtips

Ingrid Schmidt, **Polarschiffe,** 96 Seiten mit 9 Fig. und 28 Abb., 9 Tafeln mit Rissen von Hans-Jürgen Kuhlmann und Detlev Lexow. VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1988, DDR 22,00 Mark
Auf nur 62 Textseiten beschreibt die Autorin die Expeditionsreisen in die polaren Gewässer und die dabei verwendeten Schiffe. Angesichts der großen Materialfülle kein leichtes Unterfangen. Trotzdem ist es ihr gelungen, einen relativ umfassenden Überblick über die Expeditionen und deren Umfeld zu geben. Dabei wird sie von zwei exzellenten Modellplankonstrukteuren (vgl. auch den mbh-miniplan 85 FRAM in 12'86) unterstützt: Hans-Jürgen Kuhlmann und Detlev Lexow. Dem Modellbauer ermöglichen die dem Buch beigefügten Risse den vorbildgetreuen Bau eines Modells der fünf verschiedenen Expeditionsschiffe – von der russischen Korvette über die berühmte FRAM bis hin zur Jacht GRÖNLAND. Typen also, die jeden Modellbauer ansprechen dürften.

– f –

*

Peter Wieg/Johannes Freyer, **Chinesische Fluß-Dschunken,** 80 Seiten mit 27 Fig. und 20 Abb., 3 Tafeln mit Rissen. VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1988, DDR 24,50 Mark
Nach dem 1984 erschienenen Titel „Chinesische See-Dschunken" zeigen die beiden Autoren in ihrem neuesten Buch ein weiteres Kapitel ostasiatischer Schiffbaugeschichte. Bei der Fülle an Material kann hier nur eine kleine Auswahl an Typen auf engstem Raum erfolgen. Dadurch ist es nicht immer möglich, ausführlich auf die einzelnen Typen und regionalen Besonderheiten einzugehen. So fehlen zum Beispiel konkrete Hinweise auf die Ausrüstung der vorgestellten Fahrzeuge, besonders bei der in nachlässig ausgeführten Rissen (Plankengänge, Takelung) dargestellten Fluß-Dschunke. Trotzdem ermöglichen die Risse einem Modellbauer den Bau eines vorbildgetreuen Modells. Dabei sollte aber auch auf die im Literaturverzeichnis angeführte Literatur zurückgegriffen werden.

– fe –

*

Alfred Albert (Hrsg.), **Das historische Schiff als Modell,** 112 Seiten mit 142 Fotos und 27 Zeichnungen. Koehlersche Verlagsgesellschaft, Herford 1988
An Hand ausgezeichneter Fotos und graphischer Darstellungen gibt der Herausgeber einen guten Überblick über die ganze Breite des Schiffsmodellbaus. Neun verschiedene Schiffsmodelle aus unterschiedlichen NAVIGA-Klassen (C1 bis C4) werden hier vorgestellt. Dabei findet sich auch manch kritische Anmerkung zu den einzelnen Modellkonstruktionen und deren Bauausführung. Ein Buch also, das nach seiner Konzeption und seinem Inhalt ganz auf den Modellbauer zugeschnitten ist. Aber auch jeder schiffbautechnisch interessierte Leser wird in diesem Buch manch Wissenswertes finden, so daß sich die Ausleihe dieses Buches in der Deutschen Staatsbibliothek, Berlin, und in der Deutschen Bücherei, Leipzig, lohnt. **– f. –**

*

Gerhard Wissmann, **Abenteuer in Wind und Wolken.** transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1988, 548 Seiten, 455 Abbildungen, 19 Tabellen, Preis: 45,00 M.
Dem Autor gelingt es, mit einer fast lückenlosen Darstellung die flugtechnische, fliegerische und wissenschaftliche Entwicklung des Gleit- und Segelfluges von damals und heute aufzuzeigen. Dabei spricht er nicht nur die Aktiven, sondern auch die luftfahrtinteressierten Leser an. Freilich läßt diese Erstauflage noch einige Wünsche offen, so hätten u. a. eine einheitliche und etwas umfangreichere geographische Gestaltung sowie eine bessere Fotoauswahl, besonders in den letzten Kapiteln, dem Buch noch mehr Anschaulichkeit und Attraktivität verliehen. Ungeachtet dieser Einschränkungen wird dieses Buch auch über die Grenzen unseres Landes hinaus die verdiente Anerkennung finden.

H. B.

Kleinanzeigen

modellbau heute
20. Jahrgang, 229. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber
(Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann
(Schiffsmodellsport)
Redakteure: Christina Raum (Flugmodellsport), Heike Stark (Organisationsleben, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt, Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18 / App. 2 53

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Dietrich Austel, Berlin; Günther Keye, Berlin; Bernhard Krause, Berlin; Joachim Löffler, Gröditz; Dr. Boris Lux, Dresden; Hans-Joachim Mau, Berlin; Peter Pfeil, Plauen; Helmut Ramlau, Berlin; Gerald Rosner, Apolda

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
im In- und Ausland, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und des Urhebers sowie bei deren Zustimmung nur mit genauer Quellenangabe: modellbau heute, DDR, Ausgabe und Seite.

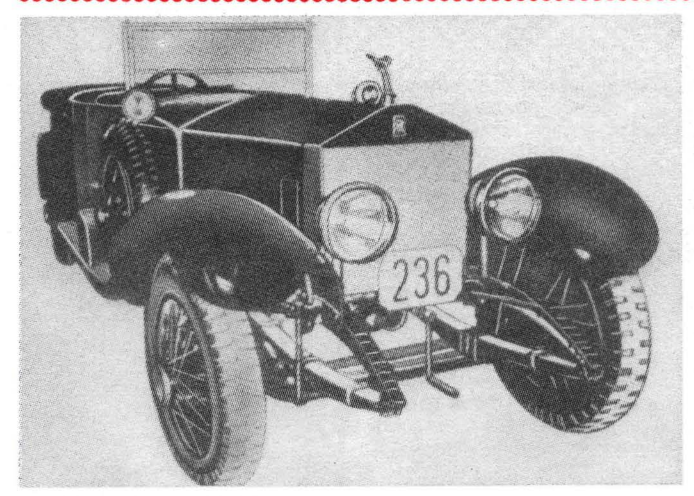
BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich. Bezugszeit monatlich. Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 15. 2. 89



Aus der Welt des großen Vorbilds

Dieser Rolls Royce 1907 war der Dienstwagen des Vorsitzenden des Rates der Volkskommissare, Wladimir Iljitsch Lenin. Er steht heute im Lenin-Museum in Moskau. Der Rolls Royce 1907 hat die Registriernummer 236. Das Fahrzeug hat die typischen Speichenräder der damaligen Zeit. An den Seitenwänden der Motorhaube, die in dem charakteristischen quadratischen Kühler enden, sind zwei Reserveräder befestigt. Der Wagen ist schwarz, reich mit Nickelteilen bestückt. Die Reifen weisen ein scharf gezeichnetes Profil auf. Die Karosserie hat drei Türen, das Lenkrad befindet sich auf der rechten Seite. Das Armaturenbrett ist aus rot getöntem Holz gefertigt. Vorn befinden sich zwei Scheinwerfer sowie zwei Positionslampen. Unter dem Kühler ragen die vorderen Blattfedern hervor, an denen die Achse befestigt ist. Vor den Vordersitzen befindet sich eine flache, gerahmte Glasscheibe. An den Seiten der Karosserie wurden breite Trittbretter angebracht. Die Kotflügel, die mit den Trittbrettern verbunden sind, ragen über die Karosserie hinaus. Der Wagen ist mit bequemen ledergepolsterten Sitzen ausgestattet. Eine Plane zum Abdecken ist ebenfalls vorhanden. Das Fahrzeug hat eine Länge von 5035 mm, eine Breite von 1850 mm und eine Höhe von 1930 mm.

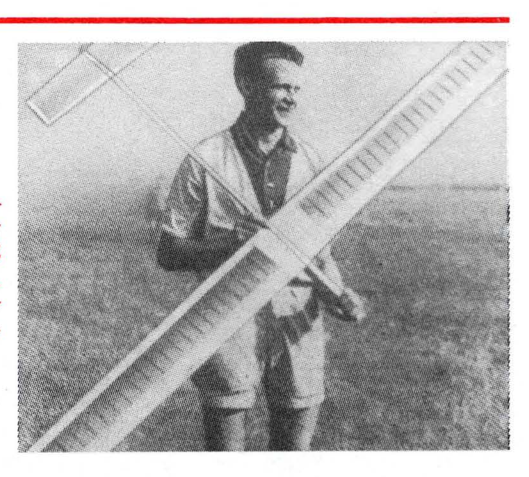
Spruch des Monats

Die Fähigkeit, seine Freizeit klug auszufüllen, ist die letzte Stufe der persönlichen Kultur.

Bertrand Russell

Aktuelles von gestern

Heute noch aktiver Modellsportler und Sektorenleiter Modellsport im Bezirksvorstand der GST in Frankfurt (Oder), war Dieter Ducklauß 1958 schon Deutscher Meister im Modellflug. Unser Foto zeigt ihn als stolzen Sieger in der Klasse A/2. ▶▶▶



... hab' mal 'ne Frage

Da ich Schüler und noch Anfänger im Schiffsmodellbau bin, habe ich bisher nur kabelgesteuerte Modelle gebaut und mich an solche mit Funkfernsteuerung nicht herangetraut. Doch jetzt will ich den Versuch wagen, und nun meine Frage: Könnt Ihr mir eine einfache Fernsteueranlage empfehlen?

Mirko Kohls, Eberswalde

Einfache Fernsteuerungen sind im Handel erhältlich, z. B. die HERKULES. Jedoch kommt es immer auf den Einsatzzweck an (Wettkampf oder Wochenendbeschäftigung). Am besten ist es, Du läßt Dich in einem Fachgeschäft beraten. Vorher, und das kann man in einer Bücherei tun, solltest Du Dich über Funkfernsteuerungen und deren Einbau im Modell informieren. Es gibt dazu zwei Bücher von G. Miel: „Elektronische Modellfernsteuerung", erschienen im Militärverlag der DDR 1978 oder „Ferngesteuerte Modelle selbst gebaut", vom URANIA-Verlag Leipzig 1978. Doch auch hier ist es ratsam, sich mit erfahrenen Modellbauern, die es an der „Station Junger Naturforscher und Techniker" in Eberswalde gibt, zu konsultieren, bzw. Modellsportler anzusprechen, die man bei einem Wettkampf trifft.

Philatelie



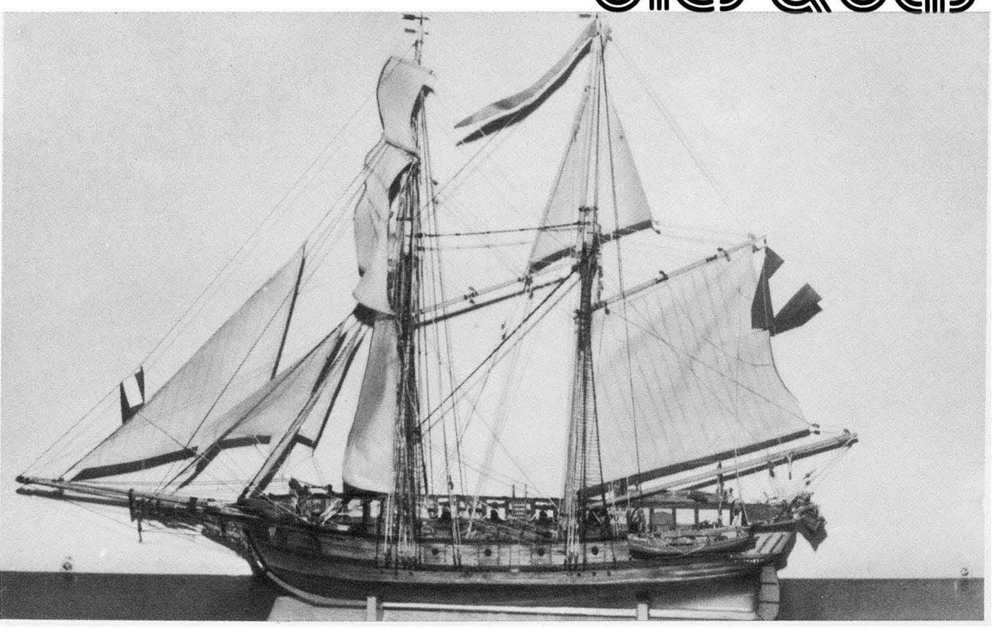
„Eigentlich müßte es noch zu sehen sein."

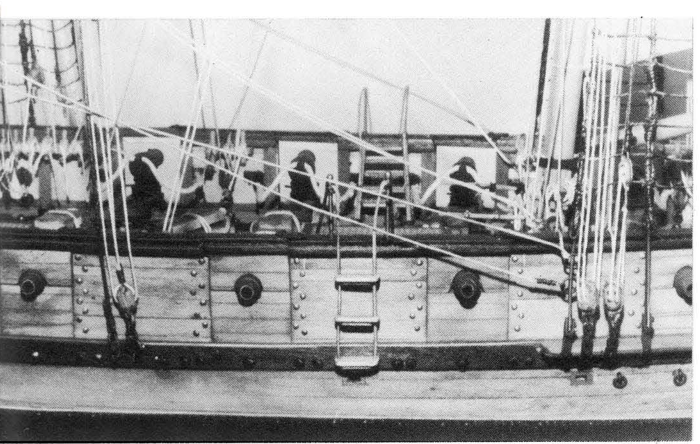
1988 erschienen in der DDR vier Reproduktionen von „Kapitänsbildern". Solche von Kapitänen in Auftrag gegebenen Gemälde bilden wegen ihrer Originaltreue wertvolle Vorlagen für den Modellbauer. Diese Briefmarken sind deshalb nicht nur für die Philatelisten eine Augenweide. Die Marken zeigen die 1863 erbaute Brigg ADOLPH FRIEDRICH (5 Pf), die 1872 fertiggestellte Bark GARTENLAUBE (10 Pf), die Brigg BRIGANTINA AUGUSTE MATHILDE VON STRALSUND aus dem Jahre 1830 (70 Pf) sowie die Brigg HOFFNUNG, das erste in Deutschland erbaute Schiff aus Eisen und Stahl (1844) für 1,20 M.
Aus Ungarn erreichte uns ebenfalls ein zu dieser Thematik passender Satz mit Darstellungen berühmter Schiffe. Abgebildet sind die SANTA MARIA (1492), das Flaggschiff von Kolumbus, die MAYFLOWER (1620), die die ersten Auswanderer nach Nordamerika brachte, sowie die SOVEREIGN OF THE SEAS (1637) – Nominale aller drei Werte 2 Ft, – die JYLLAND (1860) zu 4 Ft und das Kunststoffboot ST. JUPAT, mit dem die Ungarn Nándor Fa und Jozsef Gál vom 26. September 1985 bis 12. September 1987 eine Weltumsegelung schafften.

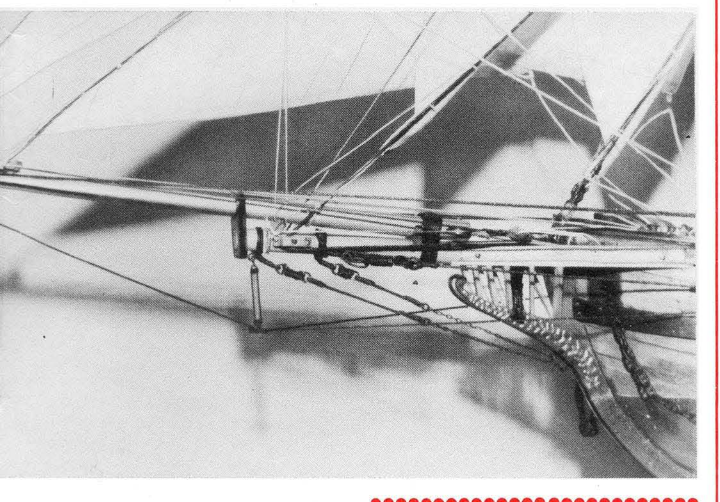
TEXTE: PIECHULEK, SCHADE, mbh
FOTOS: PIECHULEK, aus: modelar, nauticus, mbh
HUMOR: aus: aeromodeller

Im Museum entdeckt

Das Schiffahrtsmuseum Rostock konnte kürzlich das Modell einer Goelette, eines kleinen Kriegs- und Handelsschiffes, erwerben. Das Schiff, das nur wenig aus dem Wasser ragt, trägt an jedem Mast ein trapezförmiges Segel mit der Bezeichnung „Goelette". Die TOULONNAISE – so der Name des Schiffes – lief am 13. August 1823 in Toulon (Frankreich) vom Stapel. Das Schiff nahm am Spanienkrieg teil. Anfangs war die TOULONNAISE in Barcelona stationiert, von wo aus sie nach Cadix aufbrach, um an der Bombardierung des Hafens mitzuwirken. 1832 wurde das Schiff in Brest überholt, und 1836 in Fort Royal erfolgten weitere Reparaturen. Die TOULONNAISE ist am 18. 12. 1843 aus dem Verzeichnis der Flotte gestrichen worden.



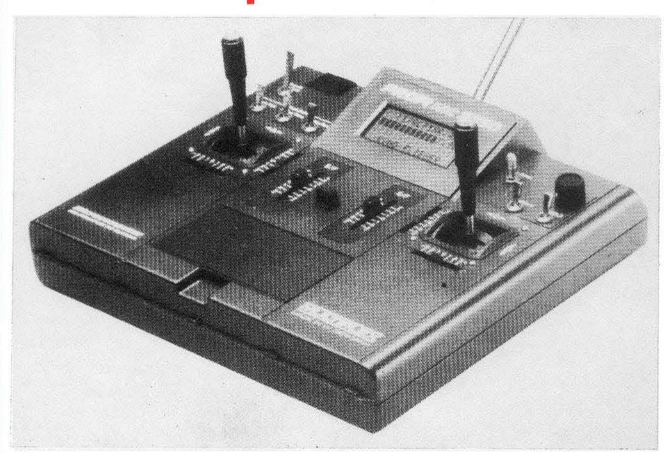




Technische Daten des Modells:
Maßstab: 1:50
Länge vom Galionscheg bis zum Heck: 67 cm
Breite: 16 cm
Tiefgang: 6,2 cm
Höhe: 71,3 cm

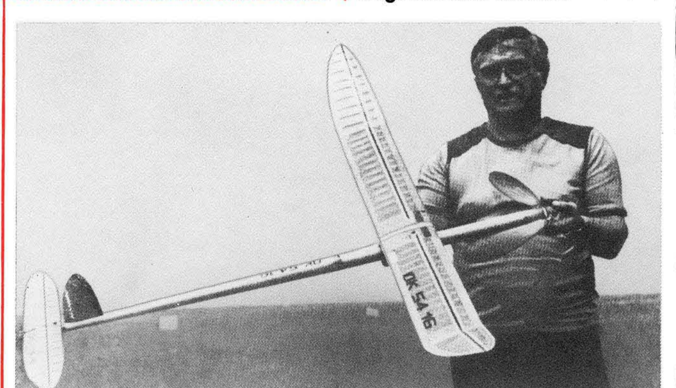
Das Museum ist im Juli und August täglich von 9.00 bis 17.00 Uhr und im September bis Juni sonnabends bis donnerstags von 9.00 bis 17.00 Uhr geöffnet.

Modellsport international



Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg zeigte ein Hersteller von Fernsteueranlagen einen Sender, der sich zweifach von anderen unterscheidet, und zwar durch ein neuartiges Gehäusedesign (unkonventionell, flach und glattflächig). Das Programmieren erfolgt über das Display mit Hilfe von acht Tasten. Der Benutzer wird mittels einer logisch aufgebauten Verzweigungsmethode an die Stelle geführt, wo er Veränderungen oder Einstellungen vornehmen will.

Maximalleistungen flog Hubert Pernica aus Brno (ČSSR) in der Kategorie F 1B mit dem abgebildeten Modell. ▼▼▼



Woanders gelesen

SKRZYDLATA POLSKA (Polen), Heft 46/88: Bemalungsvariante der ALBATROS C XII, neuer polnischer Sanitätshubschrauber PZL Sokol.
„automobil" (ČSSR), 10/88: Röntgenschnitt und Fotos des RENAULT 19, Kleintransporter MERCEDES-BENZ MB 100 D.
MODELIST KONSTRUKTOR (UdSSR), Heft 10/88: Bauplan des sowjetischen Kleintransporters „NEWA", Bauplan des Flugzeugs Piper Cup, Bauplan eines Elektrorennwagens.
„modelar" (ČSSR), Heft 10/88: F 1A-Modelle von L. Reynders und V. Chop, Übungsflugzeug Jak-11.



modell bau heute

Nietlogger 1949